

UiO • Det juridiske fakultet

Samspeilet mellom kostnadsreguleringen i direktiv 2008/98/EC (avfallsdirektivet) og ansvarskanaliseringen i sjøl.§ 193.

Kandidatnummer: 557

Leveringsfrist: 25.11.13

Antall ord: 15 382



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING OG BAKGRUNN.....	1
1.1	Innledning.....	1
1.2	Erika-ulykken	3
1.3	Problemet.....	7
1.4	Fremstillingen videre.....	8
2	OVERSIKTSKART	10
2.1	Total-selskapene	10
3	AVFALLSDIREKTIVET – DIREKTIV 2008/98/EC	12
3.1	Introduksjon.....	12
3.1.1	De ulike versjonene av avfallsdirektivet	14
3.2	Gjennomføring av direktivet i norsk rett	15
3.2.1	Norges forpliktelser.....	15
3.3	Kostnadsreguleringen i avfallsdirektivet	16
3.3.1	Generelt	16
3.3.2	Avfallsprodusent og avfallsinnehaver.....	20
3.3.3	Produsent av produktet og distributører.....	27
4	SJØLOVEN, CLC 1992 OG FONDSKONVENSJONENE	35
4.1	Introduksjon.....	35
4.2	Kostnadsreguleringen i sjøl.	37
4.2.1	Skipets eier	37
4.2.2	Kanaliserings.....	38
4.2.3	Andre mulige ansvarssubjekter	39
5	NOEN REFLEKSJONER - AVFALLSDIREKTIVET OG OLJESØLSREGULERINGEN.....	41

5.1	Begge reguleringene kan komme til anvendelse på samme tilfelle.....	41
5.1.1	Erika-ulykken	42
5.2	Ansvarssubjektet i avfallsdirektivet kan være beskyttet av CLC 1992.	47
5.2.1	C-188/07 brøt ikke med CLC 1992.....	47
5.2.2	Hva hvis...?	48
5.2.3	Endringene i det siste direktivet – alternativt ansvarssubjekt	48
5.2.4	Løsning?	51
6	NOEN REFLEKSJONER – AVFALLSDIREKTIVET OG NORSK LOV	54
6.1	Avfall	54
6.2	Objektivt ansvar for kostnader knyttet til avfallshåndtering for produsenten av produktet	57
6.3	Er direktivet gjennomført i norsk lov?	58
6.3.1	Forurensningsloven.	58
6.3.2	Andre reguleringer	60
6.3.3	Konklusjon	61
	LITTERATURLISTE	62

1 Innledning og bakgrunn.

Emnet for denne oppgaven er kostnadsreguleringen i art. 14 i EUs avfallsdirektiv¹ og ansvarskanaliseringen sjøloven² § 193. Sjøl.§ 193 inkorporerer CLC 1992 art. 3 nr. 4. Besvarelsen fokuserer på forholdet mellom de to regelverkene, når begge kommer til anvendelse på samme situasjon.

1.1 Innledning

Skipsfart er en av verdens mest internasjonale bransjer, og den betjener store deler av verdenshandelen.³ Både rederier, skip og kunder er spredt ut i et verdensomspennende nettverk på tvers av grenser mellom nasjoner. Store mengder last blir fraktet fra havn til havn. Frakten skjer ikke alltid uten skader og tap, og FN anslår at det ligger mer en tre milliarder skipsvrak på havbunnen.⁴

Ettersom skipene krysser grenser, både i forhold til land og verdensdeler, er det behov for reguleringer av internasjonal karakter; regler som alle involverte parter kan tilsluttes. I kjølvannet av Titanic-tragedien i 1912 kom i 1914 den første internasjonale traktaten som dreide seg om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, "International Convention for the Safety of Life at Sea", heretter SOLAS. Per dags dato er den fortsatt den viktigste reguleringen som handler om maritim sikkerhet.⁵ Få år etter grunnleggelsen av FN, ble det i 1948 fattet en konvensjon om å danne et internasjonal sjørettslig organ, "Convention on the Internatio-

¹ Directive 2008/98/EC, heretter 2008-direktivet,

² Heretter sjøl.

³ <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> sitert 02.11.13

⁴ <http://www.nrk.no/viten/1.7810505> sjekket 11.11.13.

⁵ <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> - sitert 04.11.13

nal Maritime Organization, IMO".⁶ Konvensjonen trådte i kraft i 1958, og IMO hadde sitt første møte i 1959. IMO er et spesialisert FN-organ, med 169 medlemsstater og tre tilleggsmlemmer, med sete i London. Organets formål er bl.a. å utvikle og vedlikeholde et omfattende internasjonalt regelverk for skipsfart, sikre skipssikkerhet, miljø og andre juridiske forhold.⁷

IMO er medlemsstatsdrevet, og består av en forsamling, et råd og fem hovedkomiteer.

Det er IMO som har stått for utviklingen av de fleste internasjonale sjørettslige konvensjoner, deriblant CLC 1992⁸ og fondskonvensjonene.⁹ Konvensjonene regulerer ansvaret for forurensningsskader¹⁰ som oppstår i sjøen innen visse geografiske områder,¹¹ se art. 2. De fremsetter en kompensasjonsmekanisme som best kan forklares som et "tolags-system".¹² Lag én, CLC 1992, kanaliserer ansvar fra en del aktører tilknyttet skipet over på skipets eier. Skipet eier blir pålagt et objektivt ansvar og en forsikringsplikt, men ansvaret er begrenset basert på skipets vekt.¹³ Lag to, fondene, dekker det resterende dersom det skulle

⁶ Opprinnelig "the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)", men navnet ble endret i 1982.

⁷ IMO konvensjonen art. 1 litra a.

⁸ International Convention on civil liability for oil pollution damage, 1992.

⁹ International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 18. desember 1971 (1992-fondskonvensjonen) og Protocol of 2003 to the international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1992 (2003-tilleggsprotokollen). Til sammen omtales de i det følgende som fondskonvensjonene.

¹⁰ Definert i konvensjonens art. 1 nr.6 som "loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship". Med olje menes enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, se art. Nr. 5.

¹¹ Samt forebyggende tiltak for å forhindre eller minske slik forurensningsskade.

¹² Ringbom (2001) s.275

¹³ CLC 1992 art. 3 nr. 1, art. 7 nr. 1 og art. 4 nr.1

være behov for det, dog slik at også dette ansvaret er begrenset.¹⁴ Det gjøres nærmere rede for disse konvensjonene under pkt. 4.

Alle EUs medlemsstater er medlemmer av FN og IMO,¹⁵ men det er ikke EU som sådan. EU har lenge vært utenfor IMOs arena, men har i løpet av de siste tiår, i større grad enn tidligere, begynt å regulere sjørettslige spørsmål.¹⁶ Utviklingen har medført en noe usikker rettstilstand for statene som både er medlem av EU og av de internasjonale sjørettskonvensjonene.

1.2 Erika-ulykken

Erika-ulykken illustrerer forholdet nevnt i siste avsnitt ovenfor. I denne saken kom både EUs regelverk og IMOs konvensjoner til anvendelse.

Erika var et maltesisk registrert tankskip som 8. desember 1999 forlot den franske byen Dunkerque med kurs mot Livorno i Italia. Målet med reisen var å levere en last på omtrent 31 000 tonn tung fyringsolje til det italienske selskapet ENEL.¹⁷ Fyringsoljen var produsert av Total France SA (tidligere Total Raffinage Distribution), mens Erika ble befraktet av Total International Ltd (TIL), som var Totals leverandør i utlandet.¹⁸ Da skipet skulle passere Biscayabukten blåste det opp til storm. Til tross for at et skip som Erika burde tåle slikt vær, fikk hun problemer. Skroget begynte etterhvert å revne og hun tok inn vann, noe som igjen førte til at kapteinen mistet kontrollen over skipet. 12. desember brakk Erika i to

¹⁴ 1992-fondkonvensjonen art.4 nr.4 litra a, 2003-tilleggsprotokollen art.4 nr. 2 litra a.

¹⁵ Røsæg (2013) s.266.

¹⁶ Ringbom (2008) s.2, og Pagh (2008) s. 358.

¹⁷ Case C-188/07 Commune de Mesquer v Total France SA and Total International Ltd, premiss 25.

¹⁸ Se pkt.2.1

utenfor den franske vestkysten, 60 nautiske mil fra Bretagne.¹⁹ Ingen menneskeliv gikk tapt, men forliset førte til at ca. 19 800 tonn tung fyringsolje ble sluppet ut i havet. Det medførte store ødeleggelser av det marine liv og en kraftig forurensning av et område på ca. 400 km, inkludert Bretagnes kystlinje.²⁰

Erika var et gammelt skip, bygget i 1975.²¹ Hun var bygget med 10 % mindre stål²² enn de fleste andre skip på hennes størrelse, noe som gjorde henne mindre solid. Det at skipet var bygget av mindre stål gjorde henne lettere og, som sådan, svært prisgunstig. Befraktning av henne kostet omtrent halvparten av hva det kostet å befrakte et nytt skip av samme størrelse.²³ Da Erika var inne til fem-års klassifikasjon i 1998 ble omfanget av de strukturelle reparasjoner det var behov for, redusert til et minimum²⁴ for å redusere kostnader.²⁵ I rettsaken etter ulykken konkluderte den franske domstolen med at disse innsparingene ble gjort på bekostning av skipets sikkerhet, og at representanten for selskapet som eide skipet (Savarese i Tevere Shipping), var klar over det da skipet ble bortfraktet i 1999.²⁶ Det hører med til historien at reparasjonen ble overvåket og godkjent av det italienske klassifiserings-selskapet RINA.²⁷

På internasjonalt nivå startet kompensasjonsmekanismen som fulgte av CLC 1992 og fondskonvensjonene.

¹⁹ I Frankrikes eksklusive økonomiske sone - <http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#1999-235-December> sjekket 04.11.13

²⁰ <http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#1999-235-December> sjekket 10.10.13 og De La Rue (2009) s. 74.

²¹ <https://cgmix.uscg.mil/PSIX/PSIXDetails.aspx?VesselID=224572> sjekket 10.10.13

²² <http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/correspondent/883110.stm> - sjekket 18.09.13

²³ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/correspondent/883110.stm> - sjekket 18.09.13

²⁴ De La Rue (2009) s. 109.

²⁵ De La Rue (2009) s. 109.

²⁶ De La Rue (2009) s. 109.

²⁷ RINA ble, sammen representanten for eierselskapet og representanten for managementselskapet (Mr. Pollara i Panship Management), holdt strafferettslig ansvarlig av den franske domstolen på bakgrunn av dette.

På nasjonalt nivå ble det satt i gang straffesak mot representanten for skipets registrerte eier, lederen for skipets management-selskap, befrakteren (Total SA og to datterselskap²⁸) og klasseselskapet (RINA). Saken ble avsluttet med la Cour de Cassation²⁹ dom av 25. september 2012. Alle fire selskap ble dømt.³⁰

Parallelt med disse sakene valgte en kommune, Commune de Mesquer, å kreve erstatning fra Total France SA og TIL for forurensningsskadene de ble påført som følge av forliset. Erstatningen ble krevd etter reglene i EUs avfallsdirektiv,³¹ til tross for at Frankrike var medlem av CLC 1992. For medlemmene av CLC 1992 er det reglene i konvensjonen som regulerer ansvarsspørsmål og erstatningsoppgjør etter en ulykke som den som inntraff. Art. 2 fastsetter at konvensjonen skal gjelde eksklusivt for forurensning bl.a. i medlemsstatenes økonomiske soner. Imidlertid er ikke EU som sådan medlem i CLC 1992, og EU hadde heller ingen regler som ga CLC 1992 forrang foran avfallsdirektivet. Det var derfor ingenting i EU-retten som hindret avfallsdirektivet i å komme til anvendelse³² parallelt med CLC 1992.

Kommunen tapte både i førsteinstans,³³ og i ankedomstolen,³⁴ og saken kom til Cour de Cassation. Retten fremla tre spørsmål vedrørende forståelsen av avfallsdirektivet til EU-

²⁸ Se pkt.2.1.

²⁹ Tilsvaret norsk Høyesterett.

³⁰ Jugement 16 Janvier 2008 tribunal de grande instance de Paris 11ème chambre - 4ème section, N: 9934895010.

Cour d'appel de Paris, pole 4 chambre 11E, n° RG 08/02278 – arret rendu le 30 mars 2010 – page 474.

Cour de Cassation 25 sept. 2012, FP-P+B+R+I, n° 10-82.938.

Sistnevnte tilgjengelig på: http://www.dalloz-actualite.fr/sites/dalloz-actualite.fr/files/resources/2012/10/crim_arret3439_20120925.pdf - sjekket 04.11.13.

³¹ Direktiv 75/442/EEC, heretter 1975-direktivet.

³² C-188/07 premiss 85-88.

³³ *Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution SA and Total International Ltd*, DMF 2001, s.259.

domstolen for en prejudisiell avgjørelse.³⁵ EU-domstolen ble satt i plenum³⁶ og avsa dom 28. juni 2008.³⁷

Etter avgjørelsen fra EU-domstolen henviste Cour de Cassation saken til ankedomstolen i Bordeaux. EU-domstolen hadde avgjort at for å kunne pålegge ansvar etter 1975-direktivet måtte Total-selskapene ha medvirket til risikoen for forurensningen, i form av å ta del i årsaksrekken som var foranledningen til Erika-ulykken. Ankedomstolen i Bordeaux skal ta stilling til medvirkningsspørsmålet.³⁸ Per november 2013 er dommen enda ikke avsagt.³⁹

Det må påpekes at EU-domstolens avgjørelse i Commune de Mesquer-saken er en prejudisiell avgjørelse. Det er ikke en egentlig dom i den forstand at den ikke avslutter saken. Avgjørelsen besvarer kun de spørsmål fransk høyesterett fremla. Den avgjør heller ingenting hva angår ansvarsspørsmål, men gir kun henvisninger til hvordan selve avfallsdirektivet skal forstås, anvendt på det konkrete faktum av de nasjonale domstoler. I denne besvarelsen vil ordene "avgjørelse" og "dom" bli bruk om hverandre for C-188/07.

³⁴ *Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution SA and Total International Ltd*, 00/08026. Tilgjengelig på <http://www.rajf.org/spip.php?article489> – sjekket 26.10.13.

³⁵ I henhold til TFEU art. 267 kan EU-domstolen treffe prejudisielle avgjørelsen om tolkingen av EU-retten i saker som går for nasjonale domstoler.

³⁶ Domstolen settes i plenum bl.a. når "a Member State or an institution of the Union that is party to the proceedings so requests", jf. TEU art.16 tredje ledd. I utgangspunktet skal de viktigste sakene avgjøres i plenum, mens saker av mindre betydning avgjøres av domstolen med tre eller fem dommere, se Lasok, (1994), s. 26.

³⁷ Case C-188/07. I det følgende omtalt som c-188/07 og Commune de Mesquer-saken.

³⁸ <http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#1999-235-December> – sjekket 26.10.13 og Grellet (2012) s. 146.

³⁹ Det foreligger en viss usikkerhet om saken enda pågår eller om partene har forlikt, da rykter vil ha det til at begge deler er tilfelle. På tross av flere forsøk har det ikke lyktes undertegnede i å få svar fra domstolen i spørsmålet om saken enda pågår.

1.3 Problemet

CLC 1992 fritar en rekke sentrale aktører for ansvar, ved å innføre en ansvarsbegrensning kombinert med ansvarskanalisering over på skipets eier.⁴⁰ Beløp som overstiger begrensningen kan ikke kreves dekket etter reglene i CLC 1992 eller fondskonvensjonene, og det er ikke anledning til å kreve erstatning fra eieren eller fondene på annet grunnlag.⁴¹

EUs avfallsdirektiv, på sin side, pålegger visse ansvarssubjekter et ubegrenset ansvar for kostnadene knyttet til avfallshåndtering.⁴² For EUs medlemsstater har EU-retten forrang fremfor nasjonal lovgivning dersom det skulle foreligge motstrid. Forrangen er ikke fastsatt i traktatene, men ble stadfestet av EU-domstolen i C-6/64 Costa v. ENEL fra 1964.⁴³ Motstrid mellom regelverkene er derfor problematisk for land som er medlemmer både av EU/EØS og av CLC 1992.

Bakgrunnen for et mulig motstridsproblem mellom CLC 1992 og avfallsdirektivet er at aktører som kan holdes ansvarlig etter avfallsdirektivet, kan være beskyttet fra ansvar i CLC 1992 art.3 nr.4. Det gjelder bl.a. befrakter av skip. Sjøl. §193 annet ledd litra c inkorporerer og utvider CLC 1992 art.3 nr. 4 litra c, og fritar bl.a. befrakter av båten og eier av lasten for ansvar. I en sak som Erika-ulykken ville det medført at hverken Total France SA eller TIL kunne bli holdt ansvarlig etter norsk rett. Total France SA er beskyttet som eier av lasten,⁴⁴ TIL er beskyttet som befrakter av skipet. Både Total France SA og TIL kunne, på visse vilkår, pålegges ansvar etter avfallsdirektivet.

⁴⁰ CLC 1992 Art. 3 nr.4 og 1992-fondkonvensjonen og 2003-tilleggsprotokollen.

⁴¹ CLC 1992 Art. 4 første ledd.

⁴² Direktiv 2008/98/EC Art. 14.

⁴³ http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/decisionmaking_process/114548_da.htm sjekket 04.11.13

⁴⁴ Frem til levering til ENEL.

Det kan imidlertid virke som om motstridsproblematikken har blitt mindre nå enn tidligere, som følge av 2008-direktivet. Etter 2008-direktivet synes som om medlemslandene har anledning til å pålegge et strengere ansvar for produsenter av produkter for eventuelt avfall som kan stamme fra deres produkter, enn hva som var mulig etter 1975-direktivet. I tillegg har 2008-direktivet i art. 8 gitt en vid definisjon av produktets produsent. Det medfører at selv om mange aktører er beskyttet via kanaliseringen i CLC 1992, vil det stort sett være andre aktører som ikke er beskyttet, og som faller inn under definisjonen i art. 8. Dette redegjøres for i punkt 5.

1.4 Fremstillingen videre

Hovedspørsmålet som drøftes i det følgende er hvordan kostandsreguleringen i art.14 i EUs avfallsdirektiv og ansvarskanaliseringen i sjøl.§ 193 forholder seg til hverandre. Drøftelsen foretas for å kunne vurdere om disse to regelverk er sammenfallende.

I det følgende punkt 2, gis en oversikt over de ulike Totalselskapene som er involvert både i den franske straffesaken og i det sivile søksmålet fra Commune de Mesquer. Oversikten gir klarhet i Totals selskapsstruktur i forbindelse med ovennevnte saker.

I besvarelsens punkt 3 redegjør jeg for kostnadsreguleringen for avfallshåndtering i EUs avfallsdirektiv. Redegjørelsen knytter seg både til reguleringen i 1975-direktivet slik den ble tolket av EU-domstolen i C-188/07, og den tilsvarende reguleringen i 2008-direktivet. Fokuset er på de deler av reguleringen som ble vurdert av EU-domstolen.

I punkt 4 vil jeg redegjøre for ansvarskanaliseringen i CLC 1992, slik den er inkorporert i sjøl.§ 193.

I punkt 5 drøftes spørsmålet om når de to regelsettene kommer til anvendelse på samme tilfelle, og hvordan kostandsreguleringen i EUs avfallsdirektiv da forholder seg til ansvarskanaliseringen i sjøl.§ 193.

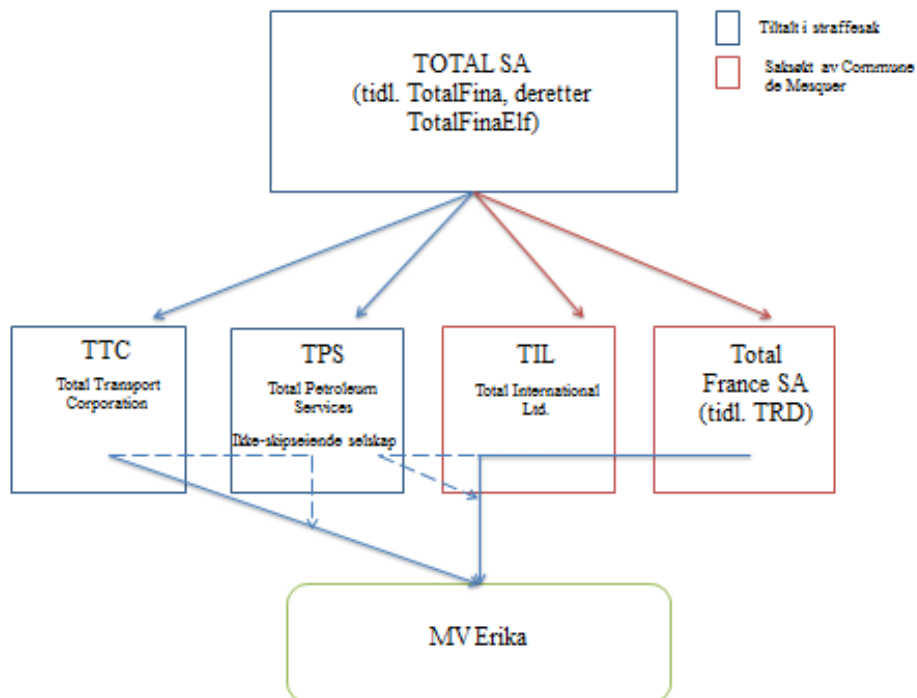
Til sist, i punkt 6, drøftes om, og eventuelt hvordan, den aktuelle reguleringen i avfallsdirektivet er gjennomført i norsk rett.

2 Oversiktskart

2.1 Total-selskapene

I litteraturen knyttet til Erika-ulykken er det noen uoverensstemmelser når det gjelder oversikten over hvilke Total-selskap som er involvert og hvilke avtaler som foreligger mellom de ulike selskapene. Dette kan være litt forvirrende. I figuren nedenfor er partsforholdet satt opp slik det synes å bli lagt til grunn av den franske straffedomstolen, se særlig førsteinstansdommen s. 108, 128 og 172.

Total-selskapene er på selger- og befraktersiden, ikke redersiden. De befraktet skipet fra et rederifirma (Selmont International), og produserer, selger og leverer olje. Det franske oljeselskapet Total SA (tidligere TotalFina, deretter TotalFinaElf) er morselskapet. Det er fire involverte datterselskap: Total Transport Corporation (TTC), Total Petroleum Services (TPS), Total France SA (tidligere Total Raffinage Distribution) og Total International LTD (TIL).



På tidspunktet for ulykken var Erika befraktet av TTC, gjennom TPS. TTC er panamaregistrert og har ingen ansatte. TPS er et ikke-skipseiende selskap, og handler på vegne både av TTC og TIL.

Total France SA er selskapet som selger oljen til ENEL. Avtalen med ENEL går ut på at oljen er solgt først når den leveres i Italia. Total France SA er industriell produsent av oljen, og står for raffinering og distribusjon i Frankrike. Produksjonssalg til utlandet blir derimot gjort via TIL. TPS handler på vegne av TIL. Slik sett er det TPS som står for både befraktningen og distribueringen av oljen.⁴⁵

⁴⁵ Det kan bemerkes at det ikke er de samme Total-selskapene som er involvert i straffesaken og saken med Commune de Mesquer, men det utgjør ingen forskjell for denne besvarelsen.

3 Avfallsdirektivet – direktiv 2008/98/EC

3.1 Introduksjon

EUs avfallsdirektiv er et EØS-relevant⁴⁶ rammedirektiv.⁴⁷ Det oppstiller de rettslige rammer for medlemsstatenes avfallshåndtering ved å stadfeste overordnede prinsipper, og ved å legge føringer for medlemsstatenes avfallspolitikk.⁴⁸

2008-direktivet erstatter direktivet om spillolje (75/439/EØF), direktivet om farlig avfall (91/689/EØF) og det tidligere rammedirektivet for avfall (2006-direktivet), med det formål å forenkle og klargjøre fellesskapets lovgivning.⁴⁹ Direktivet presiserer og definerer visse nøkkelbegreper som ikke var presisert tidligere,⁵⁰ og setter et enda sterkere fokus på resirkulering og på å redusere miljøskader ved avfallsproduksjon og avfallshåndtering.

Et av formålene med endringen var å innføre et utvidet produsentansvar og å

*"introduce an approach that takes into account the whole life-cycle of products and materials and not only the waste phase (...)thereby strengthening the economic value of waste".*⁵¹

⁴⁶ Se EØS-loven.

⁴⁷ Et rammedirektiv fastsetter generelle prinsipper for et større område, som deretter fylles ut med detaljreguleringer, se EØS-rett (2011) s.189.

⁴⁸ Jf. 2008-direktivet og regjeringens gjennomføringsnotat -

<http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos/eos-notatbasen/notatene/2006/apr/rammedirektivet-for-avfall.html?id=605516>

⁴⁹ Fortalen

⁵⁰ Se bl.a. fortalen premiss 18.

⁵¹ Fortalen, premiss 8.

Rettsakten fastsetter at statene skal arbeide for å fremme gjenbruk og det er bl.a. satt krav til kildesortering for visse typer avfall innen 2015.⁵² Den fremlegger også ulike virkemidler som statene kan ta i bruk i avfallspolitikken, for å sette et tydeligere fokus på miljøvennlig produksjon, design og bruk av produkter.⁵³

Et prinsipp som fremheves spesielt er prinsippet om at forurenseren betaler ("the polluter-pays principle", heretter PPP). PPP er et overordnet prinsipp både i nasjonal og internasjonal sammenheng,⁵⁴ se fortalens premiss 26, og det vil derfor stå sterkt ved anvendelsen av flere bestemmelser i direktivet. Prinsippet har imidlertid ikke et klart innhold, og er derfor gjenstand for ulike tolkninger.⁵⁵ PPP i EU sammenheng når det gjelder avfallsspørsmål innebærer i første omgang en plikt for avfallsprodusenter til å dekke kostnadene ved avfallshåndtering.⁵⁶

Prinsippet er i utgangspunktet begrunnet ut fra en økonomisk tilnærming.⁵⁷ Et hovedpoeng er at de kostnader samfunnet påføres som følge av forurensningen må "innbakes" i utgifterne til virksomheten som medfører forurensningen.⁵⁸ Prinsippet har likevel mange ulike tolkninger og betydninger, og det sondres blant annet mellom PPP som et økonomisk prinsipp og som et rettslig prinsipp for rimelig eller rettferdig fordeling av kostnader.⁵⁹ Samtidig blir det antatt at prinsippet ikke skal tolkes antitetisk som grunnlag for å frita aktører som ikke er den faktiske forurensner for ansvar.⁶⁰ For eksempel vil ikke eieren av en for-

⁵² Art. 11.

⁵³ Bl.a. fortalens premiss 27.

⁵⁴ TFEU art. 191 nr. 2 og forurl. § 2 nr.5, jf. Ot.prp.nr.66 (1992-1993) s.10.

⁵⁵ Bugge (1999) s.176 flg.

⁵⁶ Bugge (1999) s.196.

⁵⁷ Bugge (1999) s.177.

⁵⁸ Bugge (1999) s.177.

⁵⁹ Bugge (1999) s.184.

⁶⁰ Bugge (1999) s.186.

urenset eiendom, der eieren selv ikke har foretatt forurensingen, fritas fra ansvar på bakgrunn av en antitetisk tolkning av PPP.⁶¹ Den alminnelige forståelsen er at det er mange aktører, som er ledd i samme kjede, som i henhold til PPP kan pålegges ansvar for skader som skjer.⁶²

3.1.1 De ulike versjonene av avfallsdirektivet

I tiden etter Erika-ulykken har avfallsdirektivet blitt endret to ganger.⁶³ Da ulykken inntraff var det 1975-direktivet som gjaldt. Direktivet var erstattet med 2006-direktivet da EU-domstolen tok stilling til spørsmålene vedrørende ulykken. Sistnevnte kom imidlertid ikke til anvendelse ettersom ulykken skjedde i 1999. Når det er sagt, medførte ikke 2006-direktivet noen endringer av reguleringen angående kostnadsansvaret som var aktuell for Erika-ulykken. Ordlyden var identisk i begge direktivene. Utgangspunktet for kostnadsansvaret var at det var avfallsinnehaver som skulle betale for avfallshåndteringen. I tillegg kunne medlemslandene, i samsvar med prinsippet om at forurenseren betaler, holde blant annet produsenten av det produkt avfallet stammet fra, ansvarlig for kostnadene. Bestemmelsen ble imidlertid endret ved innføringen av 2008-direktivet. Den har fått en annen oppbygning, det er inntatt flere ansvarssubjekter, og henvisningen til PPP i forbindelse med at "produktets produsent" er fjernet.

Når det i det følgende redegjøres for EU-domstolens tolkning av avfallsdirektivet er det 1975-direktivet denne tolkningen bygger på. Det har vært hevdet at det ikke er noen materielle forskjeller mellom 2008-direktivet og de tidligere versjonene når det gjelder de spørsmål som ble vurdert av EU-domstolen i C-188/07.⁶⁴ At 2008-direktivet ikke medførte

⁶¹ Bugge (1999) s.186.

⁶² Bugge (1999) s.187.

⁶³ Directive 2006/12/EC (heretter 2006-direktivet) erstattet 1975-direktivet. 2006-direktivet ble erstattet med 2008-direktivet.

⁶⁴ Jacobsson (2012) s. 68-69 note 26

endringer stemmer for deler av kostnadsreguleringen, men synes ikke å gjelde ikke fullt ut. Som det vil fremkomme i besvarelsen, ble det innført noen materielle endringer. Forskjellene utgjør likevel bare en del av bestemmelsen og er knyttet til ansvaret for produktets produsent. Ut over dette, kan domstolens tolkning av art. 15 i 1975-direktivet anvendes fullt ut på 2008-direktivet.

3.2 Gjennomføring av direktivet i norsk rett

3.2.1 Norges forpliktelser

Norge har som EØS-medlem en generell forpliktelse til å innføre EØS-relevant lovgivning i nasjonal rett, jf. EØS-avtalen⁶⁵ art. 3 første ledd:

"Avtalepartene skal treffe alle generelle eller særlige tiltak som er egnet til å oppfylle de forpliktelser som følger av denne avtale".

Regelen omtales som det alminnelige lojalitetsprinsippet.⁶⁶ Det blir ansett som et grunnleggende prinsipp ved EØS-retten at denne skal videreutvikles dynamisk, sammen med EU-retten.⁶⁷ Kravet om dynamikk kan forstås å innebære at EØS-relevant lovgivning fra EU aktivt må innarbeides i nasjonal rett, siden EØS-avtalen ikke overfører medlemmenes lovgivningskompetanse til EU.⁶⁸

⁶⁵ Se EØS-loven.

⁶⁶ EØS-rett (2011) s. 195.

⁶⁷ EØS-rett (2011) s. 185.

⁶⁸ EØS-rett (2011) s. 186 flg. Jf. også det dualistiske prinsipp i Norge, se Bernt (2007) s. 267.

Når det gjelder EØS-relevante direktiver følger det av EØS-avtalen art. 7 at direktivene skal gjøres til del av intern rett. Det er imidlertid opp til medlemsstaten å "*bestemme formen og midlene for gjennomføringen*",⁶⁹ jf. litra b.

Det betyr at når EU vedtar endringer i avfallsdirektivet er Norges forpliktelser oppfylt så lenge norsk lovverk er i samsvar med direktivet og disse endringene.

Avfallsdirektivet ble inkorporert i EØS-avtalen 1. juli 2011, og i regjeringens gjennomføringsnotat ble norsk lov vurdert dithen at den var i overensstemmelse med direktivet.⁷⁰ Som det gjøres nærmere rede for i pkt.6 er ikke dette nødvendigvis korrekt. Det synes å foreligge forskjeller både hva gjelder norsk lovs definisjon på "avfall" og produsentens ansvar etter art. 14.

3.3 Kostnadsreguleringen i avfallsdirektivet

3.3.1 Generelt

Avfallsdirektivets⁷¹ art. 14 regulerer hvilke aktører en medlemsstat kan holde økonomisk ansvarlig for håndteringen av avfall fra et produkt. Hovedsakelig var det denne bestemmel-

⁶⁹ Bestemmelsen svarer til TFEU art. 288 om at direktiver er bindende for medlemsstatene "as to the result to be achieved".

⁷⁰ <http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos/eos-notatbasen/notatene/2006/apr/rammedirektivet-for-avfall.html?id=605516> – sjekket 19.09.13

⁷¹ Som nevnt innledningsvis er det kostnadsreguleringene knyttet til avfallshåndtering i alle versjonene av avfallsdirektivet som kan kollidere med ansvarsbestemmelsene i CLC 1992. I 1975-direktivet og 2006-direktivet var reguleringen nummerert som art. 15, mens det i 2008-direktivet er endret til art. 14. I det følgende er det hovedsakelig kostnadsreguleringen som vil bli drøftet, både i forbindelse med 1975-direktivet, 2006-direktivet, 2008-direktivet og C-188/07.

sen som ble drøftet av EU-domstolen i forbindelse med Erika-ulykken.⁷² Bestemmelsen kan føre til at avfallsdirektivet og ansvarsreguleringen i CLC 1992 kolliderer.

Art. 14 – "Costs"

"1. In accordance with the polluter-pays principle, the costs of waste management shall be borne by the original waste producer or by the current or previous waste holders.

2. Member States may decide that the costs of waste management are to be borne partly or wholly by the producer of the product from which the waste came and that the distributors of such product may share these costs"

"Waste" er *"any substance or object which the holder discards or intends or is required to discard"*, se art. 3 nr. 1.

"Waste management" er definert i art. 3 nr. 9 som *"the collection, transport, recovery and disposal of waste, including the supervision of such operations and the after-care of disposal sites, and including actions taken as a dealer or broker"*

Det fremsettes fire mulige ansvarssubjekter i art. 14; avfallsprodusent, avfallsinnehaver, produsent av produktet som avfallet stammer fra og distributører av et slikt produkt.

Det følger av første ledd at kostnadene skal bæres (*"shall be borne"*) av den originale avfallsprodusent eller nåværende eller tidligere avfallsinnehaver. Samtidig følger det av andre ledd at medlemsstatene kan velge å legge det økonomiske ansvaret helt eller delvis på produktets produsent.

⁷² Da som art. 15 til 1975-direktivet.

Den eneste begrensningen i forhold til de angitte aktører synes å være i forhold til distributøren av produktet. Medlemsstaten kan ikke pålegge distributøren hele kostnadsansvaret, men kan pålegge ham å "*share these costs*" med produktets produsent. Ut over dette, kan medlemsstatene selv avgjøre hvilke av de nevnte aktører de vil stille som ansvarssubjekt i nasjonal lov.⁷³

Samtidig heter det i første ledd at kostnadene skal bæres av original avfallsprodusent eller avfallsinnehaver.

I førstegangsbehandlingen⁷⁴ av endringsforslag til 2008-direktivet, "1 betænknning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om affald", kommenteres bestemmelsen. Oppbygningen av art. 14 begrunnes delvis med at det skal være mer "*entydig for så vidt angår omkostningerne*" i forhold til det originale endringsforslaget, og at dette blant annet skal "*sikre, at omkostningerne påhviler producenten af affaldet og herefter de øvrige aktører tilbage til producenten af produktet og ikke omvendt*".

Endringsforslaget tilsier at art. 14 skal forstås slik at ansvaret i utgangspunktet skal pålegges produsenten av avfallet, eller innehavere av avfallet, altså de aktører som er nærmest selve avfallet. Deretter er det anledning til å gå lenger ut i kjeden og holde andre aktører som ikke er like nært knyttet til avfallet ansvarlig.

En slik konstellasjon kan imidlertid virke noe underlig. Hvorfor skal EU gi medlemsstatene valgfrihet mellom aktørene, hvis de likevel må pålegge ansvar i en bestemt rekkefølge?

⁷³ Se pkt. 3.1. ang. forpliktelser iht. rammedirektiv.

⁷⁴ "ændringsforslag 44" til avfallsdirektivet fra "Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed" til art.9, som tilsvare art.14, og i "ændringsforslag 31" til samme artikkel i "Udtalelse fra udvalget om industri, forskning og energi". Tilgjengelig på <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2006-0466+0+DOC+PDF+V0//DA> – sjekket 18.11.13.

En mulig forklaring kan være at EU, ved å gi medlemsstatene en så stor valgfrihet som de har fått i 2008-direktivet, prøver å harmonisere direktivet med CLC 1992.⁷⁵ Som allerede nevnt, er det kostnadsreguleringen i avfallsdirektivet som fører til at både 1975-direktivet, 2006-direktivet og 2008-direktivet i visse situasjoner kolliderer med CLC 1992. En slik kollisjon vil være et problem for stater som er medlemmer både av EU/EØS og av CLC 1992, som bl.a. Norge.

Selv om EU ikke er medlem av IMO, og derfor ei heller av CLC 1992, kan det virke som om både CLC 1992 og fondskonvensjonene har kommet inn i EU-samarbeidet.⁷⁶ I 2008 skrev alle medlemsstatene i EU et brev⁷⁷ til seg selv som medlemmer av Rådet. I brevet, "Statement by the member states on maritime safety", påtar alle EUs medlemsstater seg å ratifisere blant annet CLC 1992, 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsprotokollen innen 1. januar 2012. Forutsetningen er at ratifiseringen ikke påvirker medlemslandenes kompetanse til å gjennomføre og handle i samsvar med andre internasjonale forpliktelser på dette område, i overensstemmelse med deres konstitusjonelle krav. Medlemsstatene vil beholde kompetansen på området.⁷⁸ Det er selvfølgelig ikke noe i veien for at EU kan lage en egen fellesskapslovgivning på sjørettens område. Imidlertid foreligger det ikke noe behov for slik fellesskapslovgivning når medlemsstatene selv sørger for en harmonisert og fullgod lovgivning.⁷⁹ Ved å påta seg forpliktelsene i henhold til brevet kan det derfor virke som medlemsstatene ikke ønsker at EU skal regulere sjørettslige spørsmål.⁸⁰ Slik kan konvensjonene på en måte anses å ha kommet inn i fellesskapet, uten at EU som sådan har foretatt seg noe.

⁷⁵ Ang. CLC 1992, se pkt. 4.

⁷⁶ Røsæg (2013) s. 249 - 250.

⁷⁷ EU rådsdokument 15859/08 ADD 1.

⁷⁸ Røsæg (2013) s. 249 - 250.

⁷⁹ Røsæg (2013) s. 249 - 250.

⁸⁰ Jf. subsidiaritetsprinsippet (forplikter EU til ikke å vedta ny fellesskapslovgivning hvis samme mål bedre kan nås på regionalt eller nasjonalt nivå), fastsatt i TEU art. 5 tredje ledd.

Det ovennevnte kan forklare oppbygningen av art.14. Det er opp til medlemsstatene å velge hvem av de nevnte aktører som skal bære ansvaret. Når det i 2008-direktivet åpnes for at mange ulike aktører kan pålegges hele eller deler av det økonomiske ansvaret etter art.14 øker det sjansen for alltid å ha et mulig ansvarssubjekt. Dette på tross av den ansvarskanaliseringen som fastsettes i CLC 1992.

3.3.2 Avfallsprodusent og avfallsinnehaver.

Art. 14 første ledd fastsetter at kostnadene for avfallshåndtering skal bæres av den opprinnelige avfallsprodusenten eller av tidligere eller nåværende avfallsinnehaver, i samsvar med PPP. Hvilke aktører dette egentlig er kan være noe uklart, og vil være situasjonsavhengig.

Avfallsprodusent er definert i art. 3 nr. 5 som

"anyone whose activities produce waste (original waste producer) or anyone who carries out pre-processing, mixing or other operations resulting in a change in the nature or composition of this waste"

Definisjonsbestemmelsen skiller mellom "opprinnelig avfallsprodusent" og "avfallsprodusent", ved at "opprinnelig avfallsprodusent" kun er den hvis aktivitet frembringer avfall.

Avfallsinnehaver defineres i art. 3 nr. 6 som

"the waste producer or the natural or legal person who is in possession of the waste"

Via disse definisjonene kan ansvar etter art. 14 pålegges både "opprinnelig avfallsprodusent" og "avfallsprodusent". Sistnevnte gjennom definisjonen av "avfallsinnehaver". Defi-

nisjonene er relativt vide, og vil kunne omfatte ulike aktører, noe både avgjørelsene i Commune de Mesquer-saken og Van de Walle m.fl.⁸¹ illustrerer. Skipets eier var å anse som original avfallsprodusent, men både befrakter av skip og selger av olje kunne anses som avfallsprodusenter etter 1975-direktivet. Tilsvarende i "Van de Walle m.fl." hvor oljeprodusenten ble ansett som avfallsprodusent, og derfor tidligere avfallsinnehaver. Ettersom det er i samme begrepene som brukes i 2008-direktivet er tolkningene fortsatt relevante.

Spørsmålet i "Van de Walle m.fl." dreide seg blant annet om en lekkasje fra en oljetank under en bensinstasjon kunne anses som avfall. I så fall ble det også et spørsmål om produsenten av oljen kunne anses som tidligere innehaver av avfallet, selv om lekkasjen hadde oppstått etter at oljen var solgt. Bensinstasjonen ble drevet av en forhandler i henhold til en driftsavtale med oljeselskapet, Texaco. Avtalen mellom forhandleren og Texaco gikk bl.a. ut på at eiendom, bygning, utstyr og løsøre som var nødvendig for drift av en bensinstasjon ble gjort tilgjengelig av Texaco. Forhandleren var ikke på noen måte underordnet oljeselskapet.⁸² Oljen var i forhandlerens besittelse da lekkasjen skjedde. Stasjonen ble imidlertid stilt til forhandlerens rådighet av oljeselskapet, og forhandleren hadde ikke lov til å foreta noen endringer uten forutgående samtykke fra oljeselskapet.⁸³ Det var oljeselskapet som forsynte stasjonen med olje, og de hadde forbeholdt seg retten til å kontrollere både regnskapene og beholdningen.

EU-domstolen uttalte at direktivets definisjon av avfallsinnehaver var svært vid, ved at den ikke spesifiserte

"whether the obligation to dispose of or recover waste is as a general rule a matter for the producer or the possessor of the waste, that is to say, the owner or the holder".⁸⁴

⁸¹ Case C-1/03

⁸² Dommens premiss 15.

⁸³ Dommens premiss 15.

⁸⁴ C-1/03 premiss 55.

Deretter tolker de direktivet dithen at art. 15 pålegger "*the financial burden (...) in accordance with the principle of polluter pays, (...) on the persons who cause the waste*".⁸⁵

Videre heter det at hvis lekkasjen kan begrunnes med "*any actions which could render that [petroleum] undertaking liable*" må denne handlingen anses å "produsere" avfallet.⁸⁶ Sistnevnte uttalelse henviser Generaladvokat Kokott til i sitt forslag⁸⁷ til dom i C-188/07. Hun uttaler at spørsmålet om hvem som kan anses som avfallsprodusent

"depends on whether it influenced the generation of the oil waste in such a way that that event is to be attributed to its own personal activity".

Om begrepene avfallsinnehaver og avfallsprodusent uttaler EU-domstolen i C-188/07 premiss 78:

"In the case of hydrocarbons accidentally spilled at sea following the sinking of an oil tanker, the national court may (...) consider that the seller of the hydrocarbons and charterer of the ship carrying them has 'produced' waste, if that court, in the light of the elements which it alone is in a position to assess, reaches the conclusion that that seller-charterer contributed to the risk that the pollution caused by the shipwreck would occur, in particular if he failed to take measures to prevent such an incident, such as measures concerning the choice of ship. In such circumstances, it will be possible to regard the seller-charterer as a previous holder of the waste for the purposes of applying the first part of the second indent of Article 15 of Directive 75/442."

⁸⁵ C-1/03 premiss 58.

⁸⁶ C-1/03 premiss 60.

⁸⁷ Opinion of Advocate General Kokott 13 march 2008 C-188/07, premiss 113.

Domstolen åpner altså for at aktører som aldri har hatt avfallet i sin besittelse, heller ikke under "produksjonen" av den, kan bli ansett som en tidligere avfallsinnehaver og derfor kunne pålegges et økonomisk ansvar. Medlemsstatenes nasjonale domstoler kunne da, under visse vilkår, betrakte både eieren av et skip som lekker olje, befrakteren av skipet og selgeren av oljen som ble fraktet på skipet, som "avfallsprodusent". Skipseieren fordi han rent faktisk var i besittelse av oljen rett før den ble til avfall.⁸⁸ Selgeren og befrakteren hadde derimot ikke oljen i sin besittelse, men kunne på bakgrunn av PPP likevel bli ansett som avfallsprodusent av nasjonale domstoler.

For å støtte opp om sin tolkning av begrepene henviste domstolen bl.a. til "Van de Walle m.fl."

Det overnevnte viser at begrepene avfallsprodusent og avfallsinnehaver kan tolkes svært vidt, og vil kunne være avhengig av aktørenes handlinger. Både oljeprodusenter, selgere og befraktere av skip kan på visse vilkår anses som avfallsprodusenter og avfallsinnehavere, også om de ikke er, og aldri har vært, i besittelse av avfallet.

3.3.2.1 Skyldkrav?

De ovennevnte uttalelsene angående aktørers opptreden tilsier at det stilles visse vilkår før ansvar etter direktivet kan pålegges.⁸⁹ Likevel følger det ingen vilkår av ordlyden i art. 14 i 2008-direktivet. Dersom en aktør anses å være avfallsprodusent eller avfallsinnehaver, det være seg nåværende eller tidligere innehaver, kan medlemsstaten i henhold til direktivet pålegge vedkommende å måtte betale for håndteringen av det aktuelle avfallet. Likevel trekker domstolene frem partenes opptreden både i forbindelse med forurensningen og med

⁸⁸ C-188/07 premiss 74

⁸⁹ På lik linje med de tidligere direktivene.

ansvaret til avfallsprodusentene i bl.a. Van de Walle m.fl.⁹⁰ og i Commune de Mesquer-saken.⁹¹

I Van de Walle m.fl. uttalte domstolen at oljeselskapet kunne defineres som avfallsinnehaver dersom

"the leak of hydrocarbons can be attributed to a disregard of contractual obligations by the petroleum undertaking which supplies that service station, or to any actions which could render that undertaking liable, the activities of that undertaking could be considered to 'have produced waste' within the meaning of Article 1(b) of [1975-direktivet] and it may accordingly be regarded as the holder of the waste".⁹² (Understreket her).

Etter dette konkluderte domstolen med at

"the petroleum undertaking which supplied the service station can be considered to be the holder of that waste within the meaning of Article 1(c) of [1975-direktivet] only if the leak from the service station's storage facilities which gave rise to the waste can be attributed to the conduct of that undertaking". (Understreket her).

Om dette uttaler General Advokat Kokott⁹³ i sitt forslag til C-188/07 at

"The risk of such waste being created cannot therefore simply be imposed on the producer of the heavy fuel oil in accordance with the polluter-pays principle, but only in so far as he can influence the extraordinary creation of waste.

⁹⁰ C- 1/03

⁹¹ C-188/07. Drøftelsene knytter seg til 1975-direktivet, men er relevante for 2008-direktivet.

⁹² Premiss 60.

⁹³ Opinion, premiss 130 og 131.

This is the explanation for the judgment in Van de Walle: the risk of the creation of waste as a result of an accident is borne by the person who is able to prevent the accident. Other persons are responsible only exceptionally where they can be accused of contributing independently to causing the waste"

Tilsvarende vurdering foretas av domstolen i Commune de Mesquer-saken.

Da domstolen i C-188/07 åpnet for at Total-selskapene kunne anses som avfallsprodusenter, var det forutsatt at de hadde medvirket til at risikoen for forurensning skulle skje. Medvirkning forelå i hvert fall hvis vedkommende unnlot å treffe tiltak for å hindre en slik hendelse, se premiss 78 som gjengitt ovenfor.

De ovennevnte premisser viser at det er visse vilkår som må oppfylles før en aktør kan holdes ansvarlig i henhold til PPP.⁹⁴ Domstolen knytter således et eventuelt ansvar opp til selskapets opptreden, som f.eks. brudd på kontraktuelle forpliktelser, eller dersom dannelsen av avfall skyldes selskapets adferd.⁹⁵ Det kan derfor spørres om at det pålegges et culpaansvar⁹⁶ overfor selger og/eller befrakter av det produktet som avfallet kommer fra.

Medvirkning "*to the risk that the pollution (...) would occur*" er det som forutsettes. Vurderingen vil i så fall bli annerledes enn en culpavurdering, ettersom det kun blir et krav om å være en medvirkende del av en årsaksrekke.⁹⁷ Da har aktøren samtidig bidratt til en risiko for forurensning, uavhengig av om risikoen faktisk materialiserer seg.

⁹⁴ Se bl.a. C-188/07 premiss 82.

⁹⁵ Uttalelser knyttet til "Van de Walle m.fl.-saken" har av noen har dette blitt tolket som et culpaansvar. Se Pagh (2008) s.356.

⁹⁶ Med culpaansvar menes ansvar for skader som er voldt ved en unnlattelse eller handling som er uaktsom eller uforsvarlig, jf. Lødrup (2009) s. 51.

⁹⁷ Sandeleer (2009) s.304

Risiko for skipsforlis og således oljesøl oppstår allerede ved at selgeren og befrakteren velger å frakte oljen til sjøs. Oljesølet kunne ha vært forhindretd dersom selgeren ikke hadde fraktet oljen til sjøs. Valg av fraktemetode trenger ikke i seg selv å være culpøs.

En slik forståelse passer også godt med PPP, som ansvaret ble pålagt etter i 1975-direktivet. Som redegjort for i pkt. 3.1. går prinsippet ut på at det er den som har forurenset som også skal betale for opprydding. Det kreves ikke at forurensingen er ulovlig, eller har skjedd ved en feil. Prinsippet fokuserer på "at forurenseren skal betale for de rensetiltak han blir pålagt".⁹⁸ Det ligger således ikke noe skyldkrav i PPP

I tillegg både bygger og begrunnes uttalelsene i C-188/07 på domstolens standpunkt i "Van de Walle m.fl."

Når domstolen peker på kontraktsbrudd eller "ansvarsbetingende handlinger", taler det for at det pålegges et culpa-ansvar. Dette har også blitt lagt til grunn av flere juridiske forfattere, se bl.a. Peter Pagh⁹⁹ og Dr. Vincent J.G. Power¹⁰⁰. Sistnevnte tolker dommen dithen at *"the CJEU basically held that there would be a requirement that a degree of "negligence" is required before imposing liability in these circumstances"*.

På tross av disse synspunktene synes det likevel tvilsomt at det foreligger et culpaansvar. Ser man på de vilkår og vurderinger både EU-domstolen og Generaladvokat Kokott har benyttet i de ovennevnte saker, taler det for at det pålegges et medvirkeransvar i den forstand at vedkommende var del av en årsaksrekke.¹⁰¹ Medvirkning kan enten være ved å bryte sine kontraktuelle forpliktelser (som vil kunne være culpøst), men også f.eks. å sende oljen med et skip, eller å være leverandør av olje som benytter seg av mellomledd før salg.

⁹⁸ Bugge (1999) s. 178, med videre henvisninger.

⁹⁹ Pagh (2008) s. 356

¹⁰⁰ Power (2013) s. 19.

¹⁰¹ Se også Opinion C-188/07 premiss 147 og Sadeleer (2009) pkt. 3.

Aktøren har da bidratt til risikoen for dannelsen av avfall, og kan således sies å være skyld i dannelsen av avfallet uten nødvendigvis å ha utvist skyld.

Det kan også trekkes frem at ansvar etter kostnadsreguleringen bl.a. pålegges på bakgrunn av PPP. Som nevnt innledningsvis foreligger det ikke noe skyldkrav i PPP, kun en konstatering av hvem som er forurensere. En aktør trenger ikke å ha opptrådt culpøst for å defineres som en forurensere.

Har en aktør tatt del i årsaksrekken for dannelsen av avfall, kan vedkommende defineres som produsent av avfallet. Definisjonen som avfallsprodusent, og dermed avfallsinnehaver forutsetter ikke at det er utvist skyld.

3.3.3 Produsent av produktet og distributører.

Art. 14 annet ledd åpner for at medlemsstatene kan pålegge produsenter av produkter som avfallet stammer fra å bære kostandene for avfallshåndtering. Ansvar kan pålegges produsenten alene, eller sammen med distributører av produktet. Denne delen av bestemmelsen er fornyet med den siste versjonen av direktivet, og utgjør en del av et forlenget produsentansvar. Tidligere var det ikke åpnet for å pålegge distributører ansvar. I tillegg var det en henvisning til PPP sammen med ansvaret til produsenten av produktet som nå er fjernet. Konsekvensen av sistnevnte endring drøftes i pkt. 3.3.3.3.

Produktets produsent kunne også holdes ansvarlig etter 1975-direktivet, men 2008-direktivet setter et større fokus på produsenten via det utvidede produsentansvaret. Et utvidet produsentansvar var et av formålene med det siste avfallsdirektivet.¹⁰² Som et ledd for å oppnå dette er det i art. 8 om "Extended producer responsibility" åpnet for at medlemsstatene kan ta "legislative or non-legislative measures" for å utvide produsentens ansvar. Det

¹⁰² Fortalen premiss 27

kan bl.a. innebære et pålegg om å ta hånd om den etterfølgende behandlingen av produktet og kostnader knyttet til dette, jf. art. 8 nr.1 annet ledd. Medlemsstatene bl.a. skal ta hensyn til hva som er teknisk og økonomisk mulig, jf. art.8 nr. 3.

Prinsippet om et utvidet produsentansvar har fått en økende betydning både på det nasjonale og internasjonale plan. Det antas at produsentansvaret vil fortsette å utvides i årene fremover.¹⁰³ Et utvidet produsentansvar medfører blant annet at produsentens ansvar gjelder hele livssyklusen til produktet.¹⁰⁴ Det betyr at de miljømessige sidene av produktet vurderes ut fra den miljøpåvirkning produktet samlet sett har.

3.3.3.1 Hvem er produsent av produktet?

Produktets produsent defineres i art. 8 som

"any natural or legal person who professionally develops, manufactures, processes, treats, sells or imports products (producer of the product)".

Definisjonen er svært vid, og omfatter de fleste som har en eller annen forretningsmessig kontakt med produktet. Direktivets mål om å følge produktet gjennom hele sin livsfase søkes oppfylt ved at de fleste aktører som er i kontakt med det også kan pålegges et produsentansvar etter art. 14 annet ledd.

Selv om et utvidet produsentansvar er et av formålene med direktivet, er det ingen plikt for medlemsstatene å pålegge et slikt ansvar. I art. 8 heter det at medlemsstatene *"may take (...) measures"* for å sikre et utvidet ansvar. Tilsvarende heter det i art. 14 annet ledd at medlemsstatene *"may decide"* at kostandene skal bæres av produsenten. På tross av denne

¹⁰³ Bugge (1999) s. 285.

¹⁰⁴ 2008-direktivet fortale premiss 8.

ordlyden vil det i visse situasjoner likevel bli en plikt å innføre et slikt ansvar.¹⁰⁵ Det vil være tilfelle dersom medlemsstatene har reguleringer i sin lovgivning som kan begrense ansvaret som pålegges etter art. 14 første ledd (original avfallsprodusent eller avfallsinnehaver). Ansvarskanaliseringen i CLC 1992 er en slik regulering. Det kan derfor stilles spørsmålstegn til hvor reell denne valgfriheten er.

Forholdet mellom avfallsdirektivets produsentansvar og kanaliseringen i CLC 1992 ble kommentert av Generaladvokat Kokott i sin forslag til dom i C-188/07.¹⁰⁶

"[T]he exclusion from liability does not appear to be incompatible with Article 15 of the [1975-direktivet], even if the persons concerned contributed to causing the waste, but is a permissible full utilisation of the scope which the polluter-pays principle allows the Member States in connection with implementation."

EU-domstolen sa seg enig i dette i C-188/07, premiss 82.

Ettersom alle medlemsstatene i EU også er medlem av CLC 1992,¹⁰⁷ blir det for de fleste en plikt til å innføre et utvidet produsentansvar. De ovennevnte uttalelser var knyttet til 1975-direktivet, og det må antas at EU var klar over problemstillingen da de innførte det utvidede produsentansvaret i 2008-direktivet. Valgfriheten som fremsettes i direktivet synes derfor ikke å være veldig reell. Om dette er et problem er imidlertid en annen sak. At medlemsstatene må holde produktets produsent ansvarlig, skyldes deres forpliktelser ut over fellesskapsretten, til noe som kan komme i konflikt med deres forpliktelser til fellesskapsretten. Konflikten løses ved å innføre et utvidet produsentansvar. Så selv om valgfriheten for mange stater ikke er reell, er det nettopp den som hindrer medlemsstatene i å bryte med ett av regelverkene.

¹⁰⁵ C-188/07 premiss 82.

¹⁰⁶ Opinion premiss 135. Uttalelsene er relevante også for 2008-direktivet.

¹⁰⁷ EUs rådsdokument 15859/08 ADD 1.

3.3.3.2 Flere produsenter av samme produkt?

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med produsentansvaret er om det kan være flere aktører som kan anses som produsent for samme produkt. Tar "rollen" som produsent slutt dersom en ny aktør overtar?

Ordlyden i art. 8 er at "*any natural or legal person*" som er produktets produsent kan pålegges et utvidet produsentansvar. Det tilsier flere produsenter. Bestemmelsen gir ingen henvisning på hvordan en eventuell begrensing skal foretas. At det heller ikke er andre bestemmelser i direktivet som angir dette, kan tyde på at det ikke skal begrenses.

I tillegg er et av direktivets formål å fokusere på hele livssyklusen til produkter og materialer. Formålet¹⁰⁸ er noe av begrunnelsen for det økte produsentansvaret. En aktør som rent faktisk har produsert et produkt bør ikke kunne unnsnippe et senere ansvar ved at aktører lengre ut i kjeden også faller inn under produsent-definisjonen. Dersom det hadde vært tilfellet, ville hele formålet om det utvidende produsentansvaret blitt forhindret.

På den andre siden vil det kunne virke svært urimelig for den som f.eks. har videresolgt et produkt, som senere har blitt solgt i flere omganger, skal holdes økonomisk ansvarlig dersom produktet en gang i fremtiden produserer avfall. Aktøren som en gang har falt inn under definisjonen i art. 8 som "produsent" vil da ikke ha noen mulighet til å fri seg fra dette ansvaret. Dog kan slikt ansvar tenkes å være noe av poenget bak det utvidede produsentansvaret. Aktører som tar del i en omsetningskjede bør også ta del i et eventuelt ansvar for

¹⁰⁸ Fortalen, premiss 8.

produktet i ettertid.¹⁰⁹ Disse aktørene kan nå måtte foreta en grundigere vurdering av hvilke produkter de velger å videreformidle, med tanke på de miljømessige konsekvenser.¹¹⁰

På den andre siden medfører et slikt potensielt ansvar at alle produsenter etter art.8 må tegne forsikring for samme risiko. Dobbeltforsikring mot samme risiko er lite hensiktsmessig, jf, begrunnelsen for kanalisering av ansvar under pkt. 4.2.2. Majoriteten av forsikringene vil ikke være tilstrekkelige. De fleste produsentene etter art.8 har ikke dekningsmulighet for et krav som følger av en hendelse som f.eks. Erika-ulykken. Forhåndsregulering via kanalisering av hvem som skal bære et slikt eventuelt ansvar må derfor anses som en mer hensiktsmessig løsning.

Det ovennevnte er noe medlemsstatene bør ta hensyn til hvis de pålegger et utvidet produsentansvar, jf. art.8 nr.3. Et utvidet produsentansvar kan bare pålegges i samsvar med hva som er "*economic viability*".

3.3.3.3 Skyldkrav?

I pkt. 3.3.2.1 ble det slått fast at det ikke foreligger noe skyldkrav i art. 14 første ledd for å holde den originale avfallsprodusent eller avfallsinnehaver ansvarlig. Disse kan holdes ansvarlig på bakgrunn av sine roller.¹¹¹ Ansvar på bakgrunn av å være avfallsprodusent, og derfor avfallsinnehaver, forutsetter imidlertid medvirkning i form av å være del av en årsaksrekke.

¹⁰⁹ Et annet problem som også kan tenkes, men som det avgrenses mot, er hvordan alle disse aktørene skal kunne forsikre seg/oppnå en fullgod forsikring for et slikt mulig ansvar.

¹¹⁰ At det ikke alltid finnes et "bra" alternativ, og at det må trekkes en grense opp mot hva som er faktisk mulig i dagens samfunn blir en annen diskusjon og faller utenfor temaet i denne oppgaven. Det er imidlertid tatt forbehold om at medlemsstatene må ta hensyn til dette i art. 8 nr. 3.

¹¹¹ Se pkt. 3.3.2.1

Spørsmålet er om det samme gjelder for produktets produsent og distributører. Kan disse også holdes ansvarlig på bakgrunn av sine roller?

Ordlyden i art. 14 annet ledd taler for at ansvar er objektivt. Dersom en medlemsstat ønsker å innføre et produsentansvar,¹¹² kan det gjøres uavhengig av skyld, jf. annet ledd. Som regelgjort for ovenfor kan det bli en plikt for medlemsstatene å pålegge et slikt ansvar.

EU-domstolen forutsatte imidlertid at produktets produsent ikke kunne holdes ansvarlig kun på bakgrunn av sin rolle, se bl.a C-188/07.¹¹³ Det er på dette punktet at det materielle synes å være endret med 2008-direktivet. Domstolen peker på at 1975-direktivet pålegger ansvar på produktets produsent i henhold til PPP.

"That financial obligation is thus imposed on them because of their contribution to the creation of the waste (...)".

Hadde ikke produsenten av produktet bidratt til å skape avfallet kunne, i følge domstolen, ikke PPP begrunnet et slikt økonomisk ansvar.¹¹⁴ Likevel kan det ikke pålegges et objektivt ansvar:

*"In accordance with the 'polluter pays' principle, however, such a producer cannot be liable to bear that cost unless he has contributed by his conduct to the risk that the pollution caused by the shipwreck will occur."*¹¹⁵

¹¹² Og ansvar for distributøren.

¹¹³ Uttalelsene retter seg ikke mot distributører, da disse ikke var medtatt i 1975-direktivet.

¹¹⁴ Dette stemmer dog ikke helt overens med bl.a. Bugges forståelse av PPP, se pkt. 3.1 og Bugge (1999) s. 186. Det hevdes at prinsippet i sin alminnelighet ikke kan tolkes antitetisk som begrunnelse for å frita aktører for ansvar.

¹¹⁵ Premiss 82 i.f.

I motsetning til den originale avfallsprodusent og avfallsinnehaver,¹¹⁶ kunne ikke produsenten av produktet pålegges et økonomisk ansvar på bakgrunn av sin rolle. Et slikt ansvar kunne bare pålegges etter 1975-direktivet dersom produsenten hadde medvirket til å lage selve avfallet.¹¹⁷

Henvisningen til PPP i annet ledd er fjernet med 2008-direktivet. Det kan derfor spørres om det var ment å innebære en realitetsendring. Kan nå produsenten pålegges et ansvar av medlemsstaten kun på bakgrunn av å være produktets produsent?

Det må påpekes at PPP fortsatt er et underliggende hensyn til hele 2008-direktivet,¹¹⁸ prinsippet i seg selv er ikke fjernet.

Som vist innfører 2008-direktivet et utvidet produsentansvar. Art. 8 åpner for at dette ansvaret kan være ganske strengt. I art. 8 nr. 1 annet ledd gis medlemsstatene mulighet til bl.a. å pålegge produsenten av et produkt det økonomiske ansvar for den etterfølgende behandling av avfall som stammer fra deres produkter. Bestemmelsen blir imidlertid noe modifisert av art. 8 nr. 3 som pålegger medlemsstatene å ta visse hensyn ved anvendelse av det utvidede produsentansvaret.

Produsentansvaret i art.8 og endringen av art.14 taler for at det nå kan pålegges et objektivt ansvar. Medlemsstatene kan holde produsenten av et produkt økonomisk ansvarlig etter art. 14, uavhengig av om produsenten har medvirket til å danne avfallet utover å produsere produktet.¹¹⁹ Det kan derfor synes som om endringen i bestemmelsen som regulerer kost-

¹¹⁶ Se pkt. 3.3.2.1

¹¹⁷ Det må imidlertid påpekes at det på tross av dette ikke foreligger noe skyldkrav i PPP, slik redegjort for ovenfor i pkt. 3.3.2.1. Det er også antatt at PPP ikke kan tolkes antitetisk, se pkt. 3.1.

¹¹⁸ Fortalen premiss 26.

¹¹⁹ Ansvar forutsetter likevel at man kan defineres som produsent av produktet og at det foreligger hjemmel i nasjonal lovgivning. Det forutsettes også at momentene nevnt i art. 8 nr. 3 er hensyntatt

nadene ved avfallshåndtering var tilsiktet, og at det var ment som å innebære en realitetsforandring.

Både produsenten av produktet og distributører kan holdes ansvarlig kun på bakgrunn av sine roller. Skyldkrav foreligger ikke.

4 Sjøloven, CLC 1992 og fondskonvensjonene

4.1 Introduksjon

Sjøl. er et resultat av et nordisk samarbeid mellom Norge, Sverige og Danmark på slutten av 1800-tallet. Loven dekker vesentlige deler av sjøfartsvirksomheten.

Oljesølansvaret er hovedsakelig regulert i sjøl. kap. 10 og er basert på CLC 1992, 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondsprotokollen. Disse er reviderte utgaver av CLC 1969¹²⁰ og 1971-fondskonvensjonen,¹²¹ som i sin tid kom i stand som følge av Torrey Canyon-ulykken.¹²² Konvensjonene ble dannet via IMO.¹²³

I henhold til 1971-fondskonvensjonen ble det laget et internasjonalt erstatningsfond som skulle overta deler av ansvaret som ble pålagt etter CLC 1969. Fondet er finansiert ved bidrag fra mottakerne av oljen, noe som stort sett er oljeselskapene.¹²⁴

Da det etter flere store ulykker, som blant annet "Erika" og "Prestige",¹²⁵ viste seg at ansvarsbeløpene ikke var høye nok, ble reglene revidert på nytt.¹²⁶ I 2000 ble begrensningsbe-

¹²⁰ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 69)

¹²¹ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (1971-fondskonvensjonen)

¹²² Et liberisk tankskip, Torrey Canyon, grunnstøtte utenfor England i 1967. Det ble voldt omfattende forurensningsskader på den engelske og franske kyst, og på Kanaløyene. Erstatningssummen for skader, tap og utgifter oversteg skipets begrensningsbeløp med ganske mye, se Falkanger (2010) s. 182. Se også <http://www.iopcfunds.org/about-us/>

¹²³ Se pkt. 1.1.

¹²⁴ Se 1971-fondskonvensjonen art. 10 og Falkanger (2010) s.175.

¹²⁵ Tankskipet "Prestige" sank ca. 260 km utenfor Spanias vest-kyst i november 2002. Ca. 63 272 tonn olje unnslopp skipet i forbindelse med selve ulykken, og i ukene som fulgte fortsatte vraket å lekke olje. Oljen

løpene i begge konvensjonene økt med virkning fra 2003. I tillegg ble det i 2003 vedtatt en ny protokoll, 2003-tilleggsfondsprotokollen, som medførte en nesten tredobling av det erstatningsbeløp skadelidte vil kunne få dekket.¹²⁷

Ettersom disse fondene også ble finansiert av mottakere av oljen, økte den økonomiske belastningen på oljeindustrien betraktelig.¹²⁸ For å lette på denne økonomiske byrden ble det introdusert to nye former for ansvarsfordeling, STOPIA (Small Tankers Oil Pollution Idemnification Agreement) 2006 og TOPIA (Tanker Oil Pollution Idemnification Agreement) 2006. Avtalene ble dannet via "The International Tanker Owners Pollution Federation" (ITOPF) og finansieres av P&I assurandører.¹²⁹ Mens STOPIA skal avlaste 1992 fondet ved utbetalinger i forbindelse med oljesøl fra ulykker som involverer mindre tankskip, og skal TOPIA avlaste 2003-tilleggsfondsprotokollen når det gjelder oljesøl fra tankskip generelt.¹³⁰

131 stater er medlem av CLC 1992, 111 av disse er også medlem av 1992-fondkonvensjonen, mens 29 stater er medlem av 2003-tilleggsfondsprotokollen.¹³¹ CLC 1992 fikk altså en bred internasjonal oppslutning, men 35 stater er fortsatt medlem av CLC 1969. Norge var medlem av CLC 1969 inntil denne ble erstattet av CLC 1992. 1971-fondkonvensjonen, som var knyttet til CLC 1969, opphørte 24. mai 2002.¹³²

drev med strømmen over lange avstander, noe som forårsaket en kraftig forurensning både på vestkysten av Galicia (Spania), og den nordlige kysten av Spania og i Frankrike. Det ble også funnet spor av oljen i Storbritannia. <http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#2002-210-November> sjekket 23.10.13.

¹²⁶ <http://www.iopcfunds.org/about-us/> sjekket 25.10.13.

¹²⁷ Maksimumsbeløpet som kan betales etter 1992-fondkonvensjonen er i utgangspunktet 203 millioner SDR for ulykker etter 1. november 2003, jf. art. 4 nr. 4 litra b. Maksimumsbeløpet etter 2003-tilleggsprotokollen er 750 millioner SDR per ulykke, jf. art. 4 nr. 2 litra a.

¹²⁸ Falkanger (2010) s. 183.

¹²⁹ Som igjen finansieres av rederne. Således pulveriseres utgiftene.

¹³⁰ <http://www.itopf.com/spill-compensation/stopia-and-topia/> sjekket 23.10.13 og Falkanger (2010) s.183.

¹³¹ http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/stateslist_e.pdf sjekket 10.10.2013.

¹³² http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/stateslist_e.pdf sjekket 23.10.2013.

CLC 1992 gjelder utelukkende for forurensningsskader¹³³ som oppstår innen visse geografiske områder, samt forebyggende tiltak for å forhindre eller minske slik forurensningsskade, se art. 2.

At konvensjonen skal gjelde eksklusivt vil i utgangspunktet medføre at det kun er reglene etter konvensjonen som skal regulere oppgjøret etter en oljesølsulykke. Eieren av skipet kan bare holdes ansvarlig etter reglene i CLC 1992, og det er kun eieren som kan benytte seg av ansvarsbegrensningen.

Noen plasser åpner konvensjonen for at nasjonale regler kan utfylle CLC 1992, forutsatt at de ikke motstrider konvensjonsbestemmelsene.¹³⁴ Rettsavgjørelser fra en medlemsstat vil ikke nødvendigvis bli fulgt av andre medlemsstater.¹³⁵

4.2 Kostnadsreguleringen i sjøl.

Sjøl. kapittel 10 inkorporerer CLC 1992, 1992-fondskonvensjonene og 2003-tilleggsfondsprotokollen, i tillegg til at kapittelet også inneholder regler som ikke følger av internasjonale forpliktelser.

4.2.1 Skipets eier

I henhold til reglene i sjøl. kap. 10 er skipets eier objektivt ansvarlig for forurensningsskade som skyldes olje som "unnslipper eller tømmes" fra skipet.¹³⁶ Forurensningsskade innebæ-

¹³³ Definert i konvensjonens art. 1 nr.6,

¹³⁴ At nasjonale regler kan supplere konvensjonen er forutsatt i Ot.prp.nr.21 (1994-1995), side 14.

¹³⁵ De la Rue (2009) s. 82.

¹³⁶ Jf. § 191 Unntatt ved visse force majeure-hendelser, se sjøl.§ 192.

rer "skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning" voldt av oljen. Eierens ansvar er også ansvarlig for kostandene knyttet til rimelige avvergings- eller begrensningstiltak mot forurensningen, jf. sjøl.§ 191 annet ledd.

Ansvarsreguleringen utover dette avhenger av type olje, skip og geografisk område, jf. sjøl. §§ 191 tredje og fjerde ledd og 206. Dersom de konvensjonsbaserte reglene skal få anvendelse fullt ut må det være tale om bestandig hydrokarbon-mineralolje som "*unnslipper eller tømmes*" fra et skip som transporterer olje som last i bulk. Sølet må være i en konvensjonsstat eller dennes økonomiske sone. Dersom det er truffet avvergingstiltak er det ikke avgjørende hvor disse er truffet, men hvor forurensningen kunne ha skjedd, se sjøl.§ 191.

4.2.1.1 Ansvarsbegrensning

Skipseierens ansvar er begrenset etter sjøl.§ 194. Grensen varierer med størrelsen på skipet. Eierens ansvar kan ikke i noe tilfelle overstige 89 770 000 SDR, se § 194, noe som utgjør ca. 8 milliarder kroner.¹³⁷ Tap som overstiger beløpsgrensen dekkes av erstatningsfondene, men også her kun til et begrenset beløp.¹³⁸ I sjøl. følger skadelidtes krav på erstatning av § 201, som imidlertid kun henviser til 1992-fondkonvensjonen og 2003-tilleggsprotokollen.

4.2.2 Kanaliseringen

Sjøl.§ 193 implementerer CLC 1992 art.3 nr.4, men er mer vidtgående enn det som følger av konvensjonen. Kanaliseringen av ansvar til skipets eier følger av sjøl.§ 193 annet ledd.

¹³⁷ Med unntak av grove egenfeil. Dette unntaket er imidlertid ikke veldig praktisk, da det kun vil være i svært få tilfeller at skipseier ikke får benytte begrensningsretten, se De La Rue (2009) s. 119 og 801.

¹³⁸ 1992-fondkonvensjonen art. 4 nr. 4 og 2003-tilleggsprotokollen art. 4 nr. 2.

Samtidig fritas en rekke aktører.¹³⁹ De som er beskyttet er de fleste som er tilknyttet skipet, uten å være eier. Fritaket gjelder bl.a. skipets besetning, personer som utfører tjenester for skipet, personer som utfører berging, se bestemmelsens annet ledd litra a – f. Også rederen og disponent av skipet er beskyttet, dersom de ikke samtidig er eier av skipet. Det samme gjelder "enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten".

4.2.3 Andre mulige ansvarssubjekter

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med kanaliseringen i sjøl. er om denne avskjærer skadelidte fra å holde andre aktører enn de som eksplisitt er beskyttet ansvarlig for forurensingsskaden.

Kanalisering av ansvar vil si at loven utpeker hvem erstatningsansvaret skal hvile på. Selv om vilkårene for å holdes erstatningsansvarlig er oppfylt, vil kanalisering som regel medføre ansvarsfrihet for de skadevoldere som ikke er utpekt som ansvarssubjekt.¹⁴⁰ I sjøl. tilfelle er det imidlertid ingenting som hindrer skadelidte fra å søke sitt tap dekket også hos andre aktører enn skipseieren, dersom de ikke nyter eksplisitt beskyttelse etter § 193. Da er det de alminnelige erstatningsregler som kommer til anvendelse, slik at det kun er tap som ikke er dekket som i så fall kan kreves erstattet.¹⁴¹

En annen sak er hvor hensiktsmessig et slikt krav vil være, da tapet ofte vil være så stort at de færreste vil ha økonomi eller forsikring til å dekke det.¹⁴² Ansvar er allerede lagt på den aktør med best dekningsmulighet og som således vil kunne få dekket tapet gjennom forsik-

¹³⁹ Med mindre skaden er voldt forsettlig eller grovt uaktsomt av disse aktørene, jf. annet ledd if.

¹⁴⁰ Lødrup (2009) s.77.

¹⁴¹ Se NOU 1973:46 s.22.

¹⁴² Dette er noe av poenget bak kanaliseringen, både i sjøl., petroleumsløven og atomenergiløven, se Lødrup (2009) s.78.

ring.¹⁴³ Grunnen til at ansvar er lagt på den med best dekningsmulighet er at aktører uten samme dekningsmulighet ville måtte tegne forsikring som enten var uforholdsmessig dyre for dem, eller som overhode ikke var tilstrekkelig. Det blir en dobbeltforsikring av samme risiko, og den blir lite hensiktsmessig.¹⁴⁴ Kanalisering av ansvaret medfører at man kan unngå dette. At ansvar er lagt på den med best dekningsmulighet er også gjort i lignende reguleringer. Petroleumsloven¹⁴⁵ kanaliserer f.eks. ansvaret til rettighetshaverne, mens atomenergilooven pålegger innehaver av det skadevoldende anlegg ansvar.

På den andre siden kan det være anledningen til å holde andre aktører ansvarlig som muliggjør et samspill mellom avfallsdirektivet, CLC og sjøl. Nærmere om dette under pkt. 5.2.

¹⁴³ Lødrup (2009) s.104.

¹⁴⁴ Lødrup (2009) s.78.

¹⁴⁵ Heretter petrl.

5 Noen refleksjoner - avfallsdirektivet og oljesølsreguleringen

I det følgende redegjøres det for noen observasjoner i forbindelse med et ikke helt knirkefritt samspill mellom 2008-direktivet, CLC 1992 og sjøl. Som det vil bli vist i pkt. 5.1 kan det oppstå situasjoner hvor både 2008-direktivet, CLC 1992 og sjøl. kommer til anvendelse, men hvor de peker i hver sin retning. Det vil kunne by på problemer for bl.a. Norge, som er forpliktet etter begge regelverkene, se pkt.5.2. Avviket synes imidlertid større med 1975-og 2006- direktivet enn med 2008-direktivet.

5.1 Begge reguleringene kan komme til anvendelse på samme tilfelle

2008-direktivet og CLC 1992 regulerer i utgangspunktet to ulike situasjoner, og vil normalt ikke krysse hverandre. Bestemmelsene i CLC 1992, som er implementert i sjøl., dreier seg om ansvarsspørsmålet for kostnader i forbindelse med visse typer oljesøl til havs. Konvensjonens formål er å sikre at kompensasjon er tilgjengelig for skadelidte ved slikt oljesøl.¹⁴⁶ Det oppnås ved å peke ut et klart ansvarssubjekt i konvensjonen, den registrerte eier av skipet. Avfallsdirektivet fastsetter retningslinjer for medlemsstatenes håndtering av det som til vanlig anses som søppel. Formålet med direktivet var opprinnelig å pålegge industrien å betale for deponering av avfall som ble produsert av den og dens produkter.¹⁴⁷

Fellesnevneren for regelverkene er at begge kan få anvendelse på forurensningssituasjoner, og at begge da regulerer hvordan ansvarsspørsmålet skal håndteres. En slik dobbeltregulering kan forklares med at avfallsdirektivet favner videre på sitt område enn hva CLC 1992 og sjøl. gjør, i tillegg til å være mer dynamisk. Dynamikken skyldes at ansvarssubjektet

¹⁴⁶ IMO's redegjørelse for konvensjonen på deres hjemmeside:

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) – sjekket 31.10.13

¹⁴⁷ Grellet (2012) s. 143.

etter 2008-direktivet ikke er klart definerte personer. Det vil derfor kunne variere med situasjonen hvem disse er. Etter CLC 1992 og sjøl. er ansvarssubjektet klart fastsatt. Den registrerte eier av båten har et objektivt ansvar, dog slik at ansvaret er begrenset. I tillegg er det flere aktører knyttet til både skip og last som det ikke kan rettes krav mot.¹⁴⁸ I denne forbindelse kan et alternativt regelverk, som 2008-direktivet, være svært gunstig for de skadelidte. Uten 2008-direktivet kan de stå i fare for ikke å få dekket hele sitt tap etter norsk lov. Samtidig vil samme mulighet kunne utgjøre et problem for de skadevoldende parter. Reder- og befraktningssiden baserer i utgangspunktet sitt ansvar på kanaliseringen i CLC 1992 og sjøl.

Erika-ulykken er en hendelse hvor det kompliserte samspillet mellom internasjonal sjørett og EU-rett settes på spissen. Ulykken er av den grunn en god illustrasjon på mulige utfordringer, ved at den viser potensielle motstridsproblemer for Norge. Det var EU-domstolens avgjørelse C-188/07 i forbindelse med denne ulykken som avgjorde at det var mulig å benytte et alternativt regelverk ved siden av CLC 1992 når det gjaldt ansvarsreguleringen. Avgjørelsen er av den grunn av stor betydning.¹⁴⁹ Selv om det i dette tilfellet var i fransk rett det kunne foreligge motstridsproblemer, kan saken tas til inntekt for tilsvarende motstrids spørsmål i norsk rett. Norge er på samme måte som Frankrike forpliktet etter både 2008-direktivet og CLC 1992.

5.1.1 Erika-ulykken

Oljetankeren Erika forliste utenfor Bretagne, Frankrike i desember 1999. Ca. 19 800¹⁵⁰ tonn med tung fyringsolje lakk ut og en rekke strender ble tilsølt. Som redegjort for i pkt. 1.2 gikk Commune de Mesquer til erstatningssøksmål mot Total France SA og TIL på bak-

¹⁴⁸ Med mindre skaden er voldt forsettlig eller grovt uaktsomt fra disse parter.

¹⁴⁹ Power (2013) s. 2.

¹⁵⁰ <http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#1999-235-December> – sjekket 02.11.13

grunn av 1975-direktivet, for forurensningsskadene kommunen var påført. Erstatnings-søksmålet ble fremsatt til tross for at Frankrike var medlem av CLC 1992. Saken gikk til fransk høyesterett. Høyesterett fremla tre spørsmål angående tolkingen av 1975-direktivet til EU-domstolen for en prejudisiell avgjørelse.

Spørsmålene EU-domstolen skulle ta stilling til var:

- "1. Can heavy fuel oil, as the product of a refining process, meeting the user's specifications and intended by the producer to be sold as a combustible fuel, and referred to in [Directive 68/414] be treated as waste within the meaning of Article 1 of [1975-direktivet] as ... codified by [2006-direktivet]?"*
- 2. Does a cargo of heavy fuel oil, transported by a ship and accidentally spilled into the sea, constitute – either in itself or on account of being mixed with water and sediment – waste falling within category Q4 in Annex I to [2006-direktivet]?"*
- 3. If the first question is answered in the negative and the second in the affirmative, can the producer of the heavy fuel oil [Total France SA] and/or the seller and carrier¹⁵¹ [TIL] be regarded as the producer and/or holder of waste within the meaning of Article 1(b) and (c) of [2006-direktivet] and for the purposes of applying Article 15 of that directive, even though at the time of the accident which transformed it into waste the product was being transported by a third party?"*

¹⁵¹ Som en kuriositet kan det påpekes at i den engelske versjonen av dommen spør den franske domstolen bl.a. om "carrier" kan anses som produsent/innehaver av oljen, mens domstolen svarer at "charterer" kan holdes ansvarlig. Den danske språkversjonen benytter begrepet "befrakter" i både spørsmålet og svaret. I den franske versjonen benyttes begrepet "affréteur", som kan oversettes til å bety både transportør, befrakter og avsender. I den svenske språkversjonen spørres det om bl.a. befrakter kan betraktes som produsent/innehaver, mens domstolen svarer at "den som chartrat fartyget" kan holdes ansvarlig. Det må antas at de ulike versjonene bunner i en misforståelse ved oversettingen, og at det faktisk er befrakter (charterer) som menes.

Ble svaret på det siste spørsmålet ja ville det medføre at Totalselskapene, under visse vilkår, kunne holdes ansvarlig etter avfallsdirektivet. Regelverkene ville da utpeke ulike ansvarssubjekter,¹⁵² noe som kunne volde problemer for bl.a. Norge som var og er forpliktet både av avfallsdirektivet og CLC 1992.

Commune de Mesquer anførte at Total var ansvarlig for forurensningsskadene på bakgrunn av å være avfallsprodusent og avfallsinnehaver. De var derfor solidarisk ansvarlig for å erstatte opprensningskostnadene etter forurensningen.

Totalselskapene mente at oljen blandet med sjøvann som ved et uhell var sølt ut i havet ikke utgjorde avfall i dette tilfellet.¹⁵³ De fremholdt i tillegg at art. 15 i 1975-direktivet ikke kom til anvendelse på oljeprodusenten, selgeren av oljen eller befrakteren av skipet, siden oljen var i en tredjepersons besittelse da den ble omgjort til avfall. Bestemmelsen kom ikke til anvendelse på oljeprodusenten kun fordi han produserte produktet avfallet stammet fra.

Under saksbehandlingen hadde blant annet Belgia og England inngitt skriftlige innlegg til domstolen. Belgia var av den oppfatning at den sølte oljen ikke skulle betraktes som avfall, men som tung fyringsolje i henhold til CLC 1992, og at avfallsdirektivet derfor ikke kom til anvendelse. England på sin side sa seg enig i at oljen kunne defineres som avfall, men fremholdt at reguleringen rundt oljesølet utelukkende skulle gjøres på bakgrunn av CLC 1992.¹⁵⁴

Domstolen anså seg ikke bundet av CLC 1992 og fondskonvensjonene ettersom EU som sådan ikke hadde sluttet seg til konvensjonene.¹⁵⁵ De konkluderte med at olje som lekker ut

¹⁵²Avfallsdirektivet ville da peke ut produsenten og selger av lasten, og befrakteren av skipet. CLC utpeker skipets registrerte eier, i tillegg til å beskytte befrakter.

¹⁵³ Premiss 51.

¹⁵⁴ Premiss 52.

¹⁵⁵ Premiss 84, 87 og 88.

i havet fra et skip etter en ulykke og blandes med vann og sedimenter utgjør avfall. Direktivet hadde ingen bestemmelser som hindret det fra å gjelde dersom andre konvensjoner også gjaldt,¹⁵⁶ og direktivet kom derfor til anvendelse. Svaret på det første spørsmålet ble nei, mens svaret på det andre spørsmålet ble ja.

For å besvare det tredje spørsmålet startet domstolen med å bemerke at art. 15 annet ledd fastslo at på bakgrunn av PPP skal kostandene ved avfallshåndtering bæres av tidligere avfallsinnehaver eller produktets produsent.¹⁵⁷ Enhver avfallsinnehaver er forpliktet til å sørge for bortskaffelse eller nyttiggjørelse av avfallet i henhold til direktivets regler.¹⁵⁸ Direktivet skiller mellom den materielle gjennomførelsen og det økonomiske knyttet til dette. Det er den som er i besittelse av avfallet som er ansvarlig for den materielle gjennomførelsen, mens det økonomiske kan bæres av den som "*cause[d] the waste*".¹⁵⁹ Skipets eier var å anse som avfallsinnehaver, men direktivet utelukket ikke at også andre aktører kan falle inn under denne definisjonen.¹⁶⁰ Både selgeren av oljen og befrakteren av skipet kunne anses å ha produsert avfallet, dersom de hadde medvirket til risikoen for at forurensningen skulle skje. De falt da også inn under definisjonen som tidligere avfallsinnehaver, og kunne således pålegges ansvar etter art. 15. Forutsatt at han hadde medvirket, kunne også produsenten av produktet anses som tidligere innehaver, se pkt. 3.3.3.3.

I forbindelse med en medlemsstats eventuelle forpliktelser overfor CLC 1992 heter det i premiss 81 at kostnadsbestemmelsen i direktivet

"does not preclude a compensation fund such as the Fund with resources limited to a maximum amount for each accident from assuming liability, pursuant to those international

¹⁵⁶ Slik som direktiv 2004/35/CE, se pkt. 5.2.4.

¹⁵⁷ Premiss 69

¹⁵⁸ Premiss 70

¹⁵⁹ Premiss 71

¹⁶⁰ Premiss 75

commitments, in place of the 'holders' within the meaning of Article 1(c) of Directive 75/442, for the cost of disposal of the waste resulting from hydrocarbons accidentally spilled at sea."

Deretter konkluderte domstolen med at:

"the national court may regard the seller of those hydrocarbons and charterer of the ship carrying them as a producer of that waste within the meaning of Article 1(b) of Directive 75/442, and thereby as a 'previous holder' for the purposes of applying the first part of the second indent of Article 15 of that directive, if that court, in the light of the elements which it alone is in a position to assess, reaches the conclusion that that seller-charterer contributed to the risk that the pollution caused by the shipwreck would occur, in particular if he failed to take measures to prevent such an incident, such as measures concerning the choice of ship;

– if it happens that the cost of disposing of the waste produced by an accidental spillage of hydrocarbons at sea is not borne by the Fund, or cannot be borne because the ceiling for compensation for that accident has been reached, and that, in accordance with the limitations and/or exemptions of liability laid down, the national law of a Member State, including the law derived from international agreements, prevents that cost from being borne by the shipowner and/or the charterer, even though they are to be regarded as 'holders' within the meaning of Article 1(c) of Directive 75/442, such a national law will then, in order to ensure that Article 15 of that directive is correctly transposed, have to make provision for that cost to be borne by the producer of the product from which the waste thus spread came. In accordance with the 'polluter pays' principle, however, such a producer cannot be liable to bear that cost unless he has contributed by his conduct to the risk that the pollution caused by the shipwreck will occur".¹⁶¹ (Understreket her).

¹⁶¹ Premiss 89.

Avfallsdirektivet kom derfor til anvendelse og kunne regulere ansvarsspørsmålet i forbindelse med oljesøl til havs. Det betød at både CLC 1992 og avfallsdirektivet kunne anvendes på samme tilfelle. Spørsmålet, som blir drøftet i pkt. 5.2, blir da hvordan disse regelverkene forholder seg til hverandre.

5.2 Ansvarssubjektet i avfallsdirektivet kan være beskyttet av CLC 1992.

5.2.1 C-188/07 brøt ikke med CLC 1992

Som påpekt innledningsvis i pkt. 1.2. var C-188/07 en prejudisiell avgjørelse. Det var ikke en endelig dom som avsluttet saken som pågikk for franske domstoler. Avgjørelsen la kun føringer for hvordan 1975-direktivet skulle tolkes i visse situasjoner av nasjonale domstoler, det være seg både norske og franske.

EU-domstolen åpner for at produsent og eier av lasten og befrakteren av skip kan holdes ansvarlig for kostnadene knyttet til oljesøl som følge av et skipsforlis. I forhold til norsk rett vil et slikt ansvar kunne bli problematisk, ettersom både eier av lasten og befrakter av skipet er beskyttet via kanaliseringsbestemmelsen i sjøl. I følge avgjørelsen var Norge da forpliktet til å holde oljeprodusenten ansvarlig.

I den aktuelle saken medførte EU-domstolens konklusjon at dersom de nasjonale domstolene fant at medvirkningsvilkåret var oppfylt fra Totals France SAs side i forbindelse med oljeutslippet, kunne de holdes ansvarlig for kostnadene knyttet til avfallshåndtering. Ansvar ble pålagt Total på bakgrunn av å være produktets produsent, en aktør som ikke var beskyttet av kanaliseringen i CLC 1992.

Avgjørelsen bryter ikke med ansvarsreguleringen i CLC 1992. Både fordi det ikke er en endelig dom, og fordi domstolen kun pekte på ulike mulige ansvarssubjekter. Det pålegges ikke medlemsstatene å holde alle aktørene ansvarlig. I tillegg er noen av de fremhevede ansvarssubjekter ikke beskyttet via CLC 1992 og sjøl. Domstolen klarte å unngå konflikt

mellom regelverkene, og avgjørelsen anses derfor som svært viktig hva gjelder EU-rett i samspill med internasjonale reguleringer, særlig internasjonal sjørett.¹⁶² Ved å definere olje blandet med sjøvann som avfall, gir domstolen EUs avfallsdirektiv anvendelse på oljesølsulykker. Definisjonen åpner for et alternativt regelverk som skadelidte kan forholde seg til. Skadevolderen får samtidig et ekstra regelverk å "beskytte seg mot".¹⁶³

5.2.2 Hva hvis...?

Selv om EU-domstolen unngikk motstrid mellom regelverkene i denne konkrete saken, kan motstridsproblemer likevel tenkes. Felles for alle ansvarssubjektene som domstolen pekte på var at det, på ulike måter, ble fremsatt et vilkår om medvirkning for å kunne holde de ulike aktører ansvarlig for kostnadene knyttet til avfallshåndtering.¹⁶⁴ Dersom den nasjonale domstolen kom til at det ikke forelå medvirkning, ville situasjonen kunne bli at man sto igjen uten noe ansvarssubjekt på grunn av kanaliseringen i CLC. Selv om medlemsstatene hadde en viss frihet når det gjaldt definisjonen av ansvarssubjektet ved implementeringen av avfallsdirektivet,¹⁶⁵ var det likevel fare for motstrid mellom reguleringene. Situasjonen var at medlemsstatene, som Norge, måtte forholde seg til to ulike og motstridende regelverk.

5.2.3 Endringene i det siste direktivet – alternativt ansvarssubjekt

¹⁶² Power (2013) s. 21.

¹⁶³ Power (2013) s. 21.

¹⁶⁴ C-188/07 premiss 82

¹⁶⁵ Se premiss 69 og 79 hvor det påpekes av EU-domstolen at i situasjoner som den foreliggende åpner art. 15 annet ledd for at kostandene skal bæres enten av tidligere avfallsinnehaver eller produsenten av produktet som avfallet stammer fra.

I 2008-direktivet er medlemsstatens kompetanse utvidet. Kostnadsbestemmelsen er endret slik at flere aktører enn tidligere kan holdes ansvarlig av medlemsstatene.¹⁶⁶ Det er også gitt anledning til å innføre et utvidet og objektivt produsentansvar. Slik direktivet er nå, kan det være lettere for medlemsstatene å harmonisere det med reguleringen i CLC 1992.

Spørsmålet er om de endringer som er foretatt medfører at det ikke lenger foreligger noen motstrid mellom regelverkene, og om harmonisering derfor er mulig.

5.2.3.1 Produsenten av produktet

Det utvidede produsentansvaret i 2008-direktivet art. 8 medfører at ansvar etter art. 14 kan pålegges en rekke sentrale aktører som tar del i omsetningskjeden til produktet. I tillegg kan også distributører av produktet måtte ta sin del av ansvaret etter art. 14. Det siste vil kunne medføre at en aktør som medvirker til videreformidling av et produkt, uten å falle inn under definisjonen som produsent, likevel kan pålegges ansvar av medlemsstaten.

Når det gjelder selve lov harmoniseringen, er det imidlertid ikke gitt at motstriden er helt fjernet. Dersom produsenten av produktet også innehar en rolle som er beskyttet via kanaliseringsbestemmelsene etter CLC 1992, vil det fortsatt kunne tenkes kollisjon mellom regelverkene. Kollisjon er likevel usannsynlig på grunn av den situasjonen som foreligger i de tilfeller hvor både CLC 1992 og direktivet kommer til anvendelse.

Den tradisjonelle rederfunksjonen er i dag fordelt på mange selskaper, som til sammen driver skipet på rederens vegne.¹⁶⁷ I oljeutvinning er det ofte to eller flere selskaper som deler på å utvikle det enkelte funn eller felt.¹⁶⁸ Det er ikke én aktør alene som produserer olje, og

¹⁶⁶ Se pkt. 3.3.1.

¹⁶⁷ *Skipsfart og samarbeid* (1991) s. 58 flg.

¹⁶⁸ Røsæg (1985) s. 13

én aktør som drifter skipet, dette utgjør et stort og sammensatt hele. En lang rekke aktører er involvert, bl.a. rettighetshavere, driftsselskap, bemanningsselskap, kjøpere, ulike rederi etc. Det vil derfor være en stor gruppe som faller inn under definisjonen i 2008-direktivet art.8 av produktets produsent.

Det handler ikke om en dagligdags produksjons- og forbrukersituasjon, som kaster av seg avfall, som f.eks. glass- eller metall produksjon. I slike tilfeller vil det normalt foreligge en konkret produsent, og i tillegg vil forhandler ofte ha egne returpunkter. Andre forhandlere kan til og med ha en plikt til å ta inn kasserte varer.¹⁶⁹

Når CLC 1992 og avfallsdirektivet krysser hverandre er situasjonen derfor noe utradisjonell. Avfallet er olje blandet med sjøvann som driver rundt i havet, som ved et uhell har lekket fra et skip. Produktet som avfallet stammer fra vil være olje, som har blitt fraktet i bulk med skip. Det er ikke bare en produsent, hverken i rollen som faktisk produsent eller i rollen som produsent etter art. 8.¹⁷⁰ Rettighetshavergruppen har f.eks. eiendomsrett i hver sin andel av oljen som tas opp. Det vil derfor bli umulig å si hvilke av oljeselskapene som skal anses som produsent av akkurat den oljen som omdannes til avfall, evt. hvordan ansvaret skal fordeles i rettighetshavergruppen. I tillegg er oljen som produseres gjenstand for lange rekker av kjøp og salg. Selgerne her faller også inn under direktivets definisjon av produktets produsent. Denne prosessen leder til at oljen, som er omgjort til avfall har en lang rekke aktører knyttet til seg som alle defineres som produsenter av den. Dersom det skulle oppstå en situasjon hvor en eller flere av dem skulle være beskyttet via kanaliseringen, vil det på grunn av den vide definisjonen som avfallsdirektivets art. 8 gir, alltid være noen aktører som kan defineres som produsent av produktet og derfor holdes ansvarlig.¹⁷¹

¹⁶⁹ Se f.eks. avfallsforskriften hva batterier og plast angår.

¹⁷⁰ Som også inkluderer selger, den som bearbeider produktet, importør m.m.

¹⁷¹ Det kan tenkes at en eventuell beskyttelse via kanaliseringen kan virke litt tilfeldig mellom de ulike aktørene, og derfor urimelig. En slik urimelighet kan avhjelpes via regressadgangen i sjøl.§ 193 siste ledd, som gir

Definisjonen medfører at det i en forurensningssituasjon vanskelig kan tenkes at alle aktører definert som produsenter er unntatt ansvar på grunn av det sammensatte partsforholdet. Umulig er det likevel ikke og det kan fortsatt oppstå motstrid mellom reguleringen, ved at alle som kan defineres som oljeprodusent beskyttes via kanaliseringen. Det betyr at ganske mange land, inkludert Norge, har påtatt seg forpliktelser det ikke er sikkert at de kan holde uten å bryte andre forpliktelser de har.

Holder det da bare å satse på at motstridssituasjoner ikke vil oppstå?

5.2.4 Løsning?

En mulig løsning som har blitt fremsatt er å tillate EU å bli medlem av CLC 1992.¹⁷² Medlemskap til EU er bl.a. gitt i forbindelse med Athen-konvensjonen av 1974 om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs via 2002 protokollen.¹⁷³ Dersom EU hadde blitt medlem av CLC 1992, ville konvensjonen blitt en integrert del av EU-retten og ville fått forrang fremfor EUs sekundærlovgivning.¹⁷⁴ Eventuelle motstridsproblemer ville blitt løst.

Mot en slik løsning kan det argumenteres med at EU-domstolen da gis anledning til å avgjøre tolkningsspørsmål i forbindelse med CLC 1992, og avsi dommer knyttet til dette som vil bli bindende for medlemslandene. Som nevnt i pkt. 4.1. er ikke rettsavgjørelser fra én stat knyttet til CLC 1992 bindende for andre medlemsstater av CLC 1992. En kan derfor risikere at EU gis en overordnet rolle i forbindelse med denne konvensjonen og utviklingen av den, uten at dette egentlig var ønskelig fra medlemsstatenes side. Motvilje fra medlems-

en alminnelig regressadgang for aktørene i bestemmelsens bokstav c. Det er kanaliseringen i bokstav c som vil være relevant for "produsenten".

¹⁷²Jacobson (2012) s. 76.

¹⁷³ The EU Passenger Liability Regulation no. 329/2009.

¹⁷⁴ TFEU art. 218 nr. 7.

statene skyldes bl.a. at reguleringene i CLC 1992 utgjør en integrert del av rettssystemet til medlemsstatene. Medlemsstatene har anledning til å supplere med nasjonal rett, noe som kan medføre at reguleringene er noe ulik i de forskjellige landene. Konflikt med de nasjonale reglene kan oppstå dersom reguleringene i CLC 1992 nå må tolkes på en bestemt måte av medlemsstatene. Identisk forståelse av CLC 1992 inkorporert i nasjonal rett er derfor ikke nødvendigvis uproblematisk.

På den andre siden kan det tenkes at det er en positiv utvikling å gi EU-domstolen og EU en slik rolle. Ved at EU-domstolens avgjørelser i saker som angår tolkningen og forståelsen av bl.a. CLC 1992 blir bindende for mange av medlemsstatene til CLC 1992, medfører det en økt ensartethet hva angår forståelsen av konvensjonen.¹⁷⁵ Et av formålene med internasjonale avtaler er at medlemsstatene skal oppnå en størst mulig grad av rettsenhet seg imellom.¹⁷⁶ Rettsenhet ønskes blant annet av hensyn til avtaler og næringsvirksomhet over landegrensar, og av hensyn til borgere som beveger seg over disse landegrensene.¹⁷⁷ Per november 2013 er situasjonen likevel den at det bare er stater som kan være medlem av CLC 1992, og konvensjonens medlemsstater har ikke hatt noe ønske om å endre på denne praksisen.¹⁷⁸

Et annet alternativ er at EU innfører en begrensning i avfallsdirektivet tilsvarende begrensningen i direktiv 2004/35,¹⁷⁹ som unntar direktivet fra anvendelse dersom hendelsen også reguleres av visse andre internasjonale konvensjoner.¹⁸⁰ Begrensningen i direktiv 2004/35 er begrunnet med at CLC 1992 gir en mer omfattende og strengere regulering enn hva direktivet sørget for på de situasjoner som begge regelverkene kunne anvendes på.¹⁸¹ Disse

¹⁷⁵ Jacobson (2012) s. 76

¹⁷⁶ Bernt (2007) s. 276.

¹⁷⁷ Bernt (2007) s. 276.

¹⁷⁸ Røsæg, (2013) s. 266.

¹⁷⁹ Art. 4 annet ledd

¹⁸⁰ C-188/07 premiss 87 og 88, og direktiv 2004/35/CE fortale premiss 10.

¹⁸¹ Direktivets fortale, premiss 10.

hensynene gjør seg ikke nødvendigvis gjeldende i forbindelse med avfallsdirektivet, siden direktivet har en mer omfattende og en strengere regulering av ansvarsspørsmålet enn CLC 1992.

En annen mulighet er å la situasjonen være som den er. Av noen har det blitt vurdert som positivt å gi EUs regler for avfallshåndtering anvendelse på skader forårsaket av utslipp fra oljetankere.¹⁸² Det har blitt ansett som en seier fra de skadelidte sin side overfor rederier som begrenser sitt ansvar ved å etablere like mange selskaper som de har skip, hvor skipene har en tvilsom klassifisering.¹⁸³ Hvor langt en slik begrunnelse rekker i denne sammenheng, er imidlertid usikkert. I de situasjoner hvor skadelidte ikke får hele sitt tap dekket skyldes ikke det en selskapsstruktur som nevnt. Dersom en skulle ønske å komme til bunns i den problematikken er kanskje løsningen en annen enn å gå via avfallsdirektivet?

Kanskje en mulig løsning er at IMO, via sine medlemsstater, utvider kretsen av aktører som kan holdes ansvarlig, slik at de aktører som har en faktisk interesse i å få fraktet forurensende last nå kan stilles til ansvar. Samtidig blir det bare en midlertidig løsning frem til neste gang noen av EUs reguleringer og ansvarskonvensjonene krysser hverandre.

¹⁸² Sadeleer (2009) s. 307.

¹⁸³ Sadeleer (2009) s. 304.

6 Noen refleksjoner – avfallsdirektivet og norsk lov

I det følgende vil det bli redegjort for noen observasjoner hva gjelder spørsmålet om 2008-direktivet faktisk er fullt ut gjennomført i norsk rett. Det er momenter som kan tyde på at så ikke er tilfelle, i det minste ikke eksplisitt, når det gjelder kostandsreguleringen. Sannsynligvis skyldes det ikke uvilje fra norsk lovgivers side, men er kun en "glipp" ved at de ikke har vært oppmerksom det aktuelle problemet. Spørsmålet knyttet til kostnadsreguleringen, som klargjøres av EU-domstolen i C-188/07,¹⁸⁴ utgjør bare en liten del av direktivet og antageligvis har ikke lovgiver sett denne biten. Lovgiver mener at norsk lov er i samsvar med direktivet.

6.1 Avfall

Spørsmål 2 i C-188/07 var om olje som ble sølt ut i havet ved et uhell kunne klassifiseres som avfall. Domstolen svarte ja, forutsatt at oljen ikke lenger kunne utnyttes eller selges uten forutgående behandling.

Etter norsk lov er avfall definert i forurl.§ 27 som kasserte løsøre, gjenstander eller stoffer. Også overflødige løsøre, gjenstander og stoffer fra tjenesteyting, produksjon og renseanlegg m.v. regnes som avfall.

At stoffet skal være kassert vil med en normal språklig forståelse bety at det er kastet, at innehaveren ikke ønsker å benytte seg av det lenger e.l. I forarbeidene heter det at når eie-

¹⁸⁴ Avgjørelsen har blitt ansett som en svært viktig avgjørelse både hva gjelder ansvarsspørsmål i forbindelse med avfallshåndtering og hva gjelder selve definisjonen av avfall, se Power (2013) s. 21

ren har oppgitt sin eiendomsrett til tingen er den å anse som avfall.¹⁸⁵ At det er overflødig vil normalt bety at det er noe ekstra som følge av f.eks. en produksjon e.l. som besitter ikke har noe ønske om å beholde. Ingen av disse definisjonene kan sies å innebære olje som lekker fra et skip som følge av for eksempel et forlis, og blandes med sjøvann og sedimenter. En slik blanding kan ikke anses å utgjøre avfall etter norsk lov.

Derimot vil olje blandet med sjøvann kunne falle inn under definisjonen av akutt forurensning. Akutt forurensning etter forurl.§ 38 er forurensning av betydning som inntreffer plutselig og som ikke er tillatt. Forurensning er bl.a. tilførsel av væske til vann, jf. § 6. Olje som søles ut i havet som følge av skipsforlis er derfor "akutt forurensning".

EU-domstolen i Commune de Mesquer-saken utvider avfallsbegrepet i forhold til hvordan dette er definert i norsk rett. Imidlertid medførte allerede 1975-direktivet en utviding, ved at avfall var (og er i 2008-direktivet) "*substance or object which the holder discards or intends or is required to discard*" (understreket her), jf. art. 3 nr.1. I alle tre versjonene av direktivet har "hensikt" utgjort en del av definisjonen. "Hensikt" utgjør derimot ikke en del av definisjonen i forurl.

Ved avgjørelsen av hva som omfattes av de norske reglene vil EUs definisjon og tolkning av begrepet være relevant. Ved tolking av EU-rett gjelder i norsk rett presumsjonsprinsippet, prinsippet om at norsk rett presumeres å være i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser. I forarbeidene til EØS-loven¹⁸⁶ heter at prinsippet vil "*føre til at norske domstoler må forventes å utnytte alle de muligheter som anerkjente prinsipper for tolkning og anvendelse av rettsregler gir, for å unngå et folkerettsstridig resultat. Bestemmelser i lover og forskrifter lar seg ofte forstå på flere alternative måter. Presumsjonsprinsippet vil føre til at man søker å unngå tolkningsalternativer som fører til et folkerettsstridig resultat.*"

¹⁸⁵ Ot.prp.nr.11 (1979-1980) s. 134.

¹⁸⁶ Ot.prp.nr.79 (1991-1992) s.3.

I Finanger I-saken¹⁸⁷ ble det med forankring i disse forarbeidene formulert et vidtgående presumsjonsprinsipp, som *"kan sies å følge av EØS-rettens lojalitets- og konformitetskrav, og som gjør seg gjeldende med særlig styrke når den nasjonale lovgiver har gått ut fra at landets lov er i samsvar med EØS-retten"*. I tråd med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen skal vi tolke vårt regelverk i samsvar med EØS-retten så langt det går.

Ved tolkningen av avfallsbestemmelsen i forurl., må rettsanvenderen ta hensyn både til avfallsdirektivet og uttalelsene i C-188/07. Hvor langt tolkningen kan strekkes for å oppnå harmoni er derimot ikke sikkert. Presumsjonsprinsippet har ikke en like sterk gjennomslagskraft for bestemmelser som regulerer rettsforholdet mellom private parter, som i *"et tilfelle der folkerettslige forpliktelser gir den enkelte borger vern mot inngrep fra det offentlige"*.¹⁸⁸ En for utvidende tolkning av begrepet i norsk rett kan derfor ikke forsvares med presumsjonsprinsippet. I tillegg må det settes en grense for hvor langt en kan tolke et begrep ut over hva som faktisk følger av bestemmelsen.

Ut fra det ovennevnte, kan det sies at avfallsdirektivet ikke er helt gjennomført i norsk rett hva gjelder avfallsdefinisjon. På tross av presumsjonsprinsippet kan det stilles spørsmålstegn ved om avfallsdefinisjonen i forurl. kan tolkes så vidt at den også vil kunne innebære olje lagt på sjøen. Sistnevnte faller på ingen måte naturlig inn i definisjonen som foreligger i forul.§ 27. Før C-188/07 ble avsagt kan det tenkes at definisjonen var i overensstemmelse med direktivet som følge av presumsjonsprinsippet, da det kun var "hensikt" som manglet i § 27. Etter avgjørelsen falt også olje lagt på sjøen inn under avfallsdirektivets avfallsdefinisjon. Det gjør det ikke etter norsk lov, og avfallsdirektivet er ikke gjennomført i norsk rett på dette punktet.

¹⁸⁷ Rt.2000 s.1811.

¹⁸⁸ Rt.2000 s.1811 på s. 1832.

6.2 Objektivt ansvar for kostnader knyttet til avfallshåndtering for produsenten av produktet

Spørsmål 3 i C-188/07 ble besvart bekreftende ved at både selgeren av oljen og befrakter av båten kan anses som avfallsinnehaver under visse vilkår og kunne holdes ansvarlig for kostnadene. Videre følger det av konklusjonen til det tredje spørsmålet at når en stat har regler som kan begrense avfallsinnehaverens ansvar for kostnadene knyttet til avfallshåndtering, foreligger det en forpliktelse til å holde produktets produsent ansvarlig for disse kostnadene.¹⁸⁹ På grunn av dagjeldende avfallsdirektiv var det likevel en forutsetning at produsenten hadde medvirket til risikoen for å kunne holdes ansvarlig. Med endringene i det nye direktivet skal dette ansvaret nå være objektivt, se pkt. 3.3.3.3.

Som redegjort for under pkt.4 har Norge, via sine forpliktelser etter CLC 1992, regler som kan medføre en slik begrensning. Denne begrensningen er fastsatt i sjøl.§ 193, som omhandler erstatningsansvar for oljesøl fra skip som transporterer olje som last i bulk, jf. sjøl.§ 191. Begrensningen gjelder derfor kun aktører knyttet olje i disse typer situasjoner, kostnader knyttet til opprensning av oljesøl etter en ulykke. Norge har ikke en generell ansvarsbegrensning for alle avfallsprodusenter eller avfallsinnehavere når avfallet stammer fra andre produkter.

En korrekt implementering av avfallsdirektivet i norsk lov krever derfor reguleringer som pålegger produsenter¹⁹⁰ av olje et objektivt ansvar for kostnadene knyttet til avfallshåndtering.¹⁹¹

¹⁸⁹ C-188/07 premiss 82.

¹⁹⁰ Slik produsent er definert i avfallsdirektivets art.8.

¹⁹¹ Se definisjon i pkt. 3.3.1.

6.3 Er direktivet gjennomført i norsk lov?

I regjeringens gjennomføringsnotat¹⁹² til 2008-direktivet uttaler miljøverndepartementet at norsk avfallsregelverk er i tråd med direktivet. Det pekes på at avfall er regulert i forurensningsloven kap. 5 og avfallsforskriften, og at direktivet er implementert i avfallsforskriften. Lovgiver har i det minste har ment å gjennomføre direktivet fullt ut.

Spørsmålet er om 2008-direktivet er gjennomført i norsk rett hva produsentens ansvar gjelder. Foreligger det reguleringer i norsk lov som pålegger en oljeprodusent¹⁹³ et objektivt ansvar for kostnadene knyttet til opprensningsarbeid av olje etter en ulykke som forårsaket oljesøl?

6.3.1 Forurensningsloven.

Forurl. gjelder forurensning og avfall i miljøet, jf. § 3. Loven har som formål "*å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere eksisterende forurensning, å redusere mengden av avfall og å fremme en bedre behandling av avfall*", jf. § 1. Et gjennomgående prinsipp i loven er PPP, som er fastsatt i § 2 nr. 5.

Hverken forurl.§§ 7, 67 eller 53 hjemler i utgangspunktet et objektivt ansvar for produktets produsent. Paragraf 7 om plikten til å unngå forurensning pålegger et kostnadsansvar for tiltak knyttet til forurensning på "den ansvarlig". Hvem det er vil variere, og må avgjøres etter konkret helhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle¹⁹⁴ og er ikke nødvendigvis produktets produsent.

¹⁹² <http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos/eos-notatbasen/notatene/2006/apr/rammedirektivet-for-avfall.html?id=605516#> - sjekket 29.13.10

¹⁹³ Oljeprodusent vil i dette tilfelle være enhver som profesjonelt utvikler, fremstiller, bearbeider, behandler, selger eller importerer olje, jf. avfallsdirektivet art. 8.

¹⁹⁴ NOU 1977:11 s. 22

Uttrykket "den ansvarlige" benyttes også i § 76 om plikten til å refundere det offentlige utgifter knyttet til tiltak etter § 74, som innebærer tiltak for å fjerne eller begrense forurensning. Uttrykket må forstås på samme måte som i § 7,¹⁹⁵ og vil derfor ikke nødvendigvis omfatte produktets produsent.

Plikten til å betale erstatning for forurensningsskade er regulert i lovens kapittel 8. Reglene kommer til anvendelse med mindre *"ansvarsspørsmålet ikke er særskilt regulert i annen lovgivning eller i kontrakt"*, jf. § 53 første ledd. Det er forutsatt i forurl. forarbeider¹⁹⁶ at *"forurensningsloven så langt den passer [må] kunne supplere ansvarsreglene i andre lover, der tilsvarende regler som i forurensningsloven ikke finnes"*. Bestemmelsene kan derfor supplere reguleringene i sjøl. kap. 10 så langt det passer.

I ansvarsspørsmålet er hovedregelen etter forurl. at eieren av den forurensende gjenstand er objektivt ansvarlig for skaden, jf. forurl.§ 55. Dersom det er andre som innehar det forurensende objekt, er det likevel denne som skal holdes ansvarlig. Andre aktører *"som indirekte ved å levere varer eller tjenester (...) eller på liknende måte har medvirket til forurensningsskade, er bare ansvarlig dersom det er utvist forsett eller uaktsomhet"*, jf. forurl.§ 55 annet ledd.

Det er ikke oljeprodusenten som sådan skal holdes objektivt ansvarlig etter første ledd og annet ledd pålegger et medvirkeransvar basert på culpa.

På den andre siden kan det igjen vises til presumsjonsprinsippet i norsk rett i forhold til EU/EØS-retten.¹⁹⁷ Norsk rett presumeres å være i samsvar med våre internasjonale forpliktelser. I forarbeidene til forurl. uttales det at uttrykket "den ansvarlige" i forurl.§§ 7 og 67 ikke er et fastsatt begrep, og må tolkes i hvert konkret tilfelle. Også i juridisk litteratur vises

¹⁹⁵ Bugge (1999) s. 514.

¹⁹⁶ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 105.

¹⁹⁷ Pkt. 6.1.

det til at uttrykket må tolkes konkret, og at loven ikke plasserer "ansvaret klart og entydig".¹⁹⁸

I regjeringens gjennomføringsnotat¹⁹⁹ til avfallsdirektivet ble det lagt til grunn at nasjonal lovgivning var i samsvar med direktivet. Ettersom kostnadsspørsmålet utgjør en såpass liten del av direktivet, er det tvilsomt om regjeringen i det store og det hele var klar over at norsk rett ikke var i samsvar med direktivet. Verken før eller etter C-188/07. Kanskje kan "den ansvarlige" i henhold til presumsjonsprinsippet tolkes dithen til at det innebærer produsenten av olje, slik produsent er definert i 2008-direktivet art. 8. Produsenten vil da likevel kunne holdes ansvarlig etter forurl. regler, og Norge overholder sine forpliktelser til EØS-direktivet slik som var forutsatt av regjeringen. En slik tolkning vil være i overensstemmelse både med Norges intensjoner i forhold til avfallsdirektivet og presumsjonsprinsippet.

I motsetning til avfallsdefinisjonen diskutert i punkt 6.1 kan "den ansvarlige" anses som et såpass dynamisk begrep at det kan tolkes i tråd med 2008-direktivet. Når det i tillegg forutsettes både i forarbeidene og litteraturen at det må tolkes i henhold til situasjonen kan det konkluderes med at produktets produsent kan anses som "den ansvarlige" i forurl. forstand.

6.3.2 Andre reguleringer

Verken avfallsforskriften, forurensningsforskriften, produktansvarsloven²⁰⁰ eller petrl. kan hjemle et objektivt ansvar for kostnadene knyttet til opprensningsarbeid av olje etter en

¹⁹⁸ Bugge (1999) s. 515 flg.

¹⁹⁹ <http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos/eos-notatbasen/notatene/2006/apr/rammedirektivet-for-avfall.html?id=605516> - sjekket 19.11.13.

²⁰⁰ Heretter prodansvl.

ulykke som forårsaket oljesøl. Forskriftene regulerer ikke det aktuelle tilfelle, og prodansvl. og petrl. kommer ikke til anvendelse.²⁰¹

6.3.3 Konklusjon

Det foreligger ikke eksplisitt hjemmel for å pålegge en oljeprodusent et objektivt ansvar for kostnadene knyttet til avfallshåndteringen til oljen. Som redegjort for ovenfor kan det likevel presumeres at norsk rett er i overensstemmelse med avfallsdirektivet, ved at "den ansvarlig" etter forurl. tolkes som oljeprodusent, slik denne er definert i 2008-direktivet. Se pkt. 6.3.1. Norges forpliktelser etter 2008-direktivet vil da være overholdt. Overensstemmelse foreligger derimot ikke hva gjelder forurl. definisjon av avfall. Etter at EU-domstolen kom med avgjørelsen knyttet til Commune de Mesquer-saken, blir "avfall" tolket såpass mye bredere etter avfallsdirektivet enn hva som følger av forurl., at det ikke lenger foreligger overensstemmelse mellom reguleringene på dette punkt.

²⁰¹ Prodansvl. retter seg mot skader på person eller ting i forbrukerforhold, jf. § 2-3. Ren skade på naturen omfattes ikke, og tilsølte kystområder, sjødyr osv. vil ikke medføre erstatningsansvar etter loven, se Bugge (1999) s.283. Petrl. pålegger produsenten av oljen et objektivt ansvar for forurensingsskade som skyldes oljen, jf. § 7-3. For at loven skal komme til anvendelse er det et vilkår at utslippet må være fra en innretning. Skip omfattes kun dersom det er i direkte tilknytning til innretningen/brønnen, jf. § 7-1 annet ledd.

Litteraturliste

Lover:

Lov 12.mai 1972 nr. 28 om atomenergivirksomhet (atomenergiloven)

Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)

Lov 23. desember 1988 nr. 104 om produktansvar (Produktansvarsloven)

Lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet (Petroleumsloven)

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (Sjøloven)

Lov 27.november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven)

Forskrifter:

Forskrift om begrensning av forurensning FOR-2004-06-01-931 (Forurensningsforskriften)

Forskrift om gjenvinning og behandling av avfall FOR-2004-06-01-930 (avfallsforskriften)

Forarbeider:

NOU 1973:46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip.

NOU 1977:11 Tiltak mot forurensning delutredning.

Ot.prp.nr.11 (1979-1980) Om lov om vern mot forurensninger og om avfall

Ot.prp.nr.33 (1988-1989) Om lov om endringer i lov 13 mars 1981 nr 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) m.v (Erstatningsansvar ved forurensningsskade)

Ot.prp.nr.79 (1991-1992) Om lov om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS), mv.

Ot.prp.nr.66 (1992-1993) Om lov om endringer i lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)

Ot.prp.nr.21 (1994-1995) Endringer i lov 24 juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven) m.m (ansvar for skade ved oljesøl fra skip).

"Ændringsforslag 44" til avfallsdirektivet fra "Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Føde- varesikkerhed" og "Ændringsforslag 31" til avfallsdirektivet "Udtalelse fra udvalget om industri, forskning og energi". Lenke:

[http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-
//EP//NONSGML+REPORT+A6-2006-0466+0+DOC+PDF+V0//DA](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2006-0466+0+DOC+PDF+V0//DA)

Norsk rettspraksis:

Rt.2000 s.1811

EU rettspraksis:

Case C-6/64 Costa v. ENEL

Case C-188/07 Commune de Mesquer v Total France SA and Total International Ltd

Case C-1/03 Van de Walle and others

Opinion of Advocate General Kokott 13 march 2008 C-188/07

Utenlandsk rettspraksis:

Jugement 16 Janvier 2008 tribunal de grande instance de Paris 11ème chambre - 4ème section, N: 9934895010

Cour d'appel de Paris, pole 4 chambre 11E, n° RG 08/02278 – arret rendu le 30 mars 2010 – page 474

Cour de Cassation 25 sept. 2012, FP-P+B+R+I, n° 10-82.938

Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution SA and Total International Ltd, DMF 2001, s.259

Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution SA and Total International Ltd, 00/08026

EUs rådsdokument:

Internasjonale rettskilder:

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

Convention on the International Maritime Organization (IMO) 1948

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971

International Convention on civil liability for oil pollution damage, 1992

International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 18. desember 1971

Protocol of 2003 to the international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1992

The Treaty on the functioning of the European Union (TFEU)

The Treaty on European Union (TEU)

Directive 75/442/EEC on waste

Directive 2004/35/CE on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage

Directive 2006/12/EC on waste

Directive 2008/98/EC on waste and repealing certain Directives

Regulation (EC) No 392/2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents

Bøker:

Røsæg, Erik, *Korte råoljetransporter i Nordsjøen*, fotokopiert uten forlag, Oslo 1985.

Skipsfart og samarbeid – maritime joint ventures i rettslig belysning. Lars Olav Askheim...[er al.]. Oslo 1991.

Lasok, K.P.E, *The European Court of justice*, 2.utg, London 1994

Bugge, Hans Chr., *Forurensersansvaret*, Oslo 1999.

Henrik Ringbom, *The Erika accident and its effects on EU maritime regulation*, i Myron H. Nordquist og John Norton Moore (red.), *Current marine environmental issues and the international tribunal of the law of the sea*, (2001), 275.

Bernt, Jan Fridthjof og Synne Sæther Mæhle, *Rett, samfunn og demokrati*, Oslo 2007.

Ringbom, Henrik, *The EU maritime safety policy and international law*, Leiden 2008

De La Rue, Colin og Charles B. Anderson, *Shipping and the environment*, 2. Utg. London 2009.

Lødrup, Peter og Morten Kjelland, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utgave Oslo 2009.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*. 7. utg. Oslo, 2010

EØS-rett. Frederik Sejersted ... [et al.]. 3. utg. Oslo, 2011.

Grellet, Luc, *Avoiding international regimes: The Erika experience*. I: Pollution at sea. Baris Soyer og Andrew Tettenborn (red.) London, 2012, s. 141 – 153.

Soyer, Baris og Andrew Tettenborn, *Pollution at sea*, London 2013.

Artikler:

Jacobsson, Måns, *Perspective of the Global Compensation Regimes; The Relationship between EU Legislation and Maritime Liability Convention*, I: European Journal of Commercial Contract Law 2012-4, s. 63 – 76.

Power, Vincent J.G, *The commune de Mesquer case*, a conference paper from Comité maritime international, Dublin symposium 2013, 30. September 2013.

Tilgjengelig

på:

http://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fcmi2013dublin.com%2Fdownload%2Ffile%2F175%2F&ei=QzWLUo3bLeiM4ASu_oHgDw&usg=AFQjCNES3YFWmL6MxlLN5_woExNOFzE_qw – sjekket 19.11.13

Peter Pagh, Affald og ansvar for forurensningsskader ved skibsforlis. I: Ugeskrift for Retvæsen. Årg. 2008 s. 355 – 359. Hentet på UfR Online – U.2008B.354.

Sadeleer, Nicolas de, Liability for oil pollution damage versus liability for waste management: The polluter pays principle at the rescue of the victims. I: Journal of environmental law. Årg. 2009. S. 299 – 307.

Røsæg, Erik. *Jo flere kokker... EU, medlemsstatene og IMO*, I: Marlus. Nr.417 (2013) s.241 – 269.

Nettsider

<http://snl.no>

Introduction to IMO:

<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> [siteret 02.11.13]

IOPC Funds - Incidents Erika:

<http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#1999-235-December> [siteret 10.10.13]

United states coast guard maritime information exchange:

<https://cgmix.uscg.mil/PSIX/PSIXDetails.aspx?VesselID=224572> [siteret 10.10.13]

BBC News – The scandal of the Erika:

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/correspondent/883110.stm> [siteret 18.09.13]

Cour de Cassation 25 sept. 2012, FP-P+B+R+I, n° 10-82.938:

http://www.dalloz-actualite.fr/sites/dalloz-actualite.fr/files/resources/2012/10/crim_arret3439_20120925.pdf [siteret 04.11.13]

Commune de Mesquer v Total Raffinage Distribution SA and Total International Ltd, 00/08026:

<http://www.rajf.org/spip.php?article489> [siteret 26.10.13]

EU-rettens forrang:

http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/decisionmaking_process/11454_8_da.htm [siteret 04.11.13]

Rammedirektivet for avfall – gjennomføringsnotat

<http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eos/eos-notatbasen/notatene/2006/apr/rammedirektivet-for-avfall.html?id=605516> [siteret 04.11.13]

IOPC Funds overview

<http://www.iopcfunds.org/about-us/> [siteret 25.10.13]

IOPC Funds - Incidents Prestige

<http://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#2002-210-November> [siteret 23.10.13]

ITOPF Spill Compensation – STOPIA and TOPIA

<http://www.itopf.com/spill-compensation/stopia-and-topia/> [siteret 23.10.13]

IOPC Funds - States Parties to both the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention

http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/stateslist_e.pdf
[siteret 10.10.13]

IMOs redegjørelse for CLC 1992:

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) [sitert 31.10.13]

Skipsvrak på havbunnen:

<http://www.nrk.no/viten/1.7810505> [sjekket 11.11.13]